UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY

WILLIAM H. DONNER
COLLECTION

purchased from
a gift by

THE DONNER CANADIAN
FOUNDATION

ÖSTERREICHISCHE Jnv. Čs 8054

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben

vom

K. K. ÖSTERR. HANDELS-MUSEUM

IN WIEN.

JEDNOTA K POUŽITÍ PŘI OBCHODU

FÜNFUNDZWANZIGSTER JAHRGANG.

1899.

Y II — 8054

WIEN 1899.

VERLAG DES K. K. ÖSTERR. HANDELS-MUSEUMS.

Ch. Reisser & M. Werthner.

HF
13
04
Jg. 25

LIBRARY
FEB 27 1967
UNIVERSITY OF TORONTO

TECHNISCHE MUSEUM
66715 | 9051

INDEX.

Seite

A.

Aera in Japan, Neue 63
Afghanistan, England und Russland in 33
Alexandrien—Shanghai, Englisches Eisenbahnproject 116, 131
Altägyptische Liebeslieder 108
Amerikanische Eisenbahn in China 83
Astrachans, Wirthschaftliche Verhältnisse 80
Auffindung der Thontafeln von El-Amarna 114

B.

Bagdadbahn und die kleinasiatischen Bahnen 76
Bahn, Von der sibirischen 115
Bahnen, Bagdadbahn und die kleinasiatischen 76
„ in Ostasien, Elektrische 96
Bahnproject Alexandrien—Shanghai, Englisches . . . 116
Baumann Oscar 140
Baumwollcultur in Australien 69
Bedeutung, Eisenbahnwesen in Centralasien und seine . . . 85
Berlin, Siebenter internationaler Geographen-Congress in . . 109
Betrachtungen japanischer Staatsmänner über die neue Vertragsära 126
Bettlerthum, Chinesisches 48
Bokhara, Handelsbeziehungen Russlands zu 84
Bombays Zukunft 12
Borotse-Gebiete 56
Botanik, Chinesische 9
Britisch-Indien, Hungersnoth in 142

C.

Capstadt—Cairo, Transafrikanische Telegraphenlinie 127
Centralasien, Baumwollcultur in 69
„ Durch 74
„ und seine Bedeutung, Eisenbahnwesen in . . 85
China, Amerikanische Eisenbahn in 83
„ Der kaiserliche Gefangene in 128
„ Entwicklung des Handels mit 73
„ Morphinismus in 108
„ Patente in 23
„ Pferd in 23
„ Russisches Postwesen in 132
„ Telegraph und Telephon in 107
Chinas Handelsbilanz 54
„ wirthschaftliche Erschliessung 16
„ Zukunft 1, 61
„ Zur Erschliessung 96
Chinesische Botanik 9
„ Finanzverhältnisse 98
„ Glasindustrie 60
„ Kulis 102
Chinesischen Theaterstück, Von einem 48
Chinesisches Bettlerthum 48
Chronik . . 10, 21, 34, 46, 58, 70, 81, 94, 104, 117, 129, 142
Colonialbahnen in Guinea, Französische 120
Colonialerwerbungen, Deutsche 67
Colonie, Erythräische 107
Congogebiet vom wirthschaftlichen Standpunkte 14
Convention vom 21. März 1899, Englisch-französische . . . 49
Corfu, Wirthschaftsverhältnisse von 124

D.

Denkschrift über Kiau-Tschou 8
Deutsche Colonialerwerbungen 67
„ Sanga—Ngoko-Expedition 120
„ Schutzgebiete bei Beginn des Jahres 1899 . 37, 64, 91
Deutsch-Ostafrika, Thierleben und Jagdverhältnisse in . . 4
Donauländer 24

Seite

E.

Einweihung der Erlöserkirche in Jerusalem, Auf der officiellen Festfahrt zur 36
Eisenbahnbau in dem Kaiserreiche Siam 12
„ „ Shantung 22
Eisenbahnen in Korea 108
Eisenbahn in China, Amerikanische 83
„ Transafrikanische 51
Eisenbahnproject Alexandrien—Shanghai, Englisches . . . 131
Eisenbahnwesen in Centralasien und seine Bedeutung . . . 85
El-Amarna, Auffindung der Thontafeln von 114
Elektrische Bahnen in Ostasien 96
Elephanten, Reich des weissen 123
Emaillirarbeit, Indische 23
England und Russland in Afghanistan 33
Englisches Eisenbahnproject Alexandrien—Shanghai . 116, 131
Englisch-französische Convention vom 21. März 1899 . . . 49
Entwicklung des Handels mit China 73
Entwurf zum neuen japanischen Strafgesetzbuch, Aus dem . 97
Erlöserkirche in Jerusalem, Auf der officiellen Festfahrt zur Einweihung der 36
Erschliessung Chinas, Wirthschaftliche 16
„ Chinas, Zur 96
Erythräische Colonie 107
Ethnographisches aus Ostturkestan 13
Europäer in Persien 48

F.

Festfahrt zur Einweihung der Erlöserkirche in Jerusalem, Auf der officiellen 36
Feuersbrünste in Japan 132
Filipinos als Herren im eigenen Hause 31
Finanzverhältnisse, Chinesische 98
Formosas Geschichte 18
Französische Colonialbahnen in Guinea 120
Französisch-englische Convention vom 21. März 1899 . . . 49

G.

Geographen-Congress in Berlin, Siebenter internationaler . . 109
Geschäftsverhältnisse in Ostasien, Handels- und . . . 121, 133
Geschichte Formosas 18
Glasindustrie, Chinesische 60
Gomorrha, Untergang von Sodom und 89
Guinea, Französische Colonialbahnen in 120

H.

Handelsbeziehungen Russlands zu Bokhara 84
Handelsbilanz Chinas 54
Handelsgebiet, Sudan als 44
Handels mit China, Entwicklung des 73
Handels- und Geschäftsverhältnisse in Ostasien (I., II.) 121, 133
Handelsverhältnisse in Kamerun 55
Hauran, Städtewüste des 106
Hebron 72
Hero und Leander-Motivs, Indische Version des 96
Herren im eigenen Hause, Filipinos als 31
Höhlenwohnungen, Nordafrikanische 107
Hungersnoth in Britisch-Indien 142

I.

Indische Emaillirarbeit 23
„ Musikinstrumente 120
„ Version des Hero und Leander-Motivs 96
Internationaler Geographen-Congress in Berlin, Siebenter . 109

Seite

J.

Jagdverhältnisse in Deutsch-Ostafrika, Thierleben und . . . 4
Japan, Feuersbrünste in 132
„ Neue Aera in 63
Japanischen Strafgesetzbuch, Aus dem Entwurf zum neuen 97
Jerusalem, Auf der officiellen Festfahrt zur Einweihung der Erlöserkirche in 36

K.

Kaiserliche Gefangene in China, Der 128
Kaiserreich Siam Eisenbahnbau in dem 12
Kamerun, Handelsverhältnisse in 55
Kiau-Tschou, Denkschrift über 8
Kleinasiatischen Bahnen, Bagdadbahn und die 76
Klondyke 93
Korea, Eisenbahnen in 108
Kosten des Philippinenkrieges 106
Kulis, Chinesische 102

L.

Landstrasse von Rescht nach Teheran, Neue 132
Leander-Motivs, Indische Version des Hero und 96
Lehre von der Offenbarung, Muhammeds 24
Liebeslieder, Altägyptische 108
Literatur 24, 36, 72, 120
Lutschuinseln, Webemuster und Tätowirung auf den . . 72

M.

Mesopotamische Teufelsanbeter 108
Mineralien Persiens 45
Morphinismus in China 108
Muhammeds Lehre von der Offenbarung 24
Musikinstrumente, Indische 120

N.

Neue Aera in Japan 63
Nordafrikanische Höhlenwohnungen 107
Nordmakedonien 72

O.

Offenbarung, Muhammeds Lehre von der 24
Officielle Festfahrt zur Einweihung der Erlöserkirche in Jerusalem 36
Oscar Baumann 140
Ostasien, Elektrische Bahnen in 96
„ Handels- und Geschäftsverhältnisse in . . . 121, 133
Ostasiens Wirthschaftsverhältnisse 25
Ostturkestan, Ethnographisches aus 13

P.

Patente in China 23
Persien, Europäer in 48
Persiens Mineralien 45
„ Schicksal 115
Pferd in China 23
Philippinen 42
Philippinenkrieges, Kosten des 106
Postwesen in China, Russisches 132

Seite

R.

Reich des weissen Elephanten 123
Rescht nach Teheran, Neue Landstrasse von 132
Russisches Postwesen in China 132
Russland in Afghanistan, England und 33
Russlands zu Bokhara, Handelsbeziehungen 84

S.

Sanga-Ngoko-Expedition, Deutsche 120
Samoa-Vertrag 126
Schicksal Persiens 115
Schutzgebiete bei Beginn des Jahres 1899, Deutsche 37, 64, 91
Shanghai—Alexandrien, Englisches Eisenbahnproject . 116, 131
Shantung, Eisenbahnbau in 22
Siam, Eisenbahnbau in dem Kaiserreich 12
„ Wirthschaftliches aus 100
Sibirische Bahn 115
Sodom und Gomorrha, Untergang von 89
Staatsmänner über die neue Vertragsära, Betrachtungen japanischer 126
Städtewüste des Hauran 106
Standpunkte, Congogebiet vom wirthschaftlichen 14
Strafgesetzbuch, Aus dem Entwurf zum neuen japanischen . 97
Sudan als Handelsgebiet 44

T.

Talienwan 120
Tätowirung auf den Lutschuinseln, Webemuster und . . . 72
Teheran, Neue Landstrasse von Rescht nach 132
Telegraphenlinie Capstadt – Cairo, Transafrikanische . . . 127
Telegraph und Telephon in China 107
Teufelsanbeter, Mesopotamische 108
Theaterstück, Von einem chinesischen 48
The New Far East 24
Thierleben und Jagdverhältnisse in Deutsch-Ostafrika . . . 4
Thontafeln von El-Amarna, Auffindung der 114
Transafrikanische Eisenbahn 51
„ Telegraphenlinie Capstadt—Cairo 127
Tsintau 36

U.

Untergang von Sodom und Gomorrha 89

V.

Verhältnisse Astrachans, Wirthschaftliche 80
Version des Hero und Leander-Motivs, Indische 96
Vertragsära, Betrachtungen japanischer Staatsmänner über die neue 126

W.

Webemuster und Tätowirung auf den Lutschuinseln 72
Wei-hai-Wei 96
Westaustralien 110
Wirthschaftliche Erschliessung Chinas 16
„ Verhältnisse Astrachans 80
Wirthschaftlichen Standpunkte, Congogebiet vom 14
Wirthschaftliches aus Siam 100
Wirthschaftsverhältnisse Ostasiens 25
„ von Corfu 124

Z.

Zukunft Bombays 12
„ Chinas 1, 61

Jänner 1899. Nr. 1.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 5 fl. = 10 Mark.

INHALT: Chinas Zukunft. — Thierleben und Jagdverhältnisse in Deutsch-Ostafrika. — Denkschrift über Kiau-Tschou. — Chinesische Botanik. — Chronik. — Miscellen: Der Eisenbahnbau in dem Kaiserreich Siam. — Bombays Zukunft.

CHINAS ZUKUNFT.

Von *Liang-Chi-Chao* aus Canton.

(Aus der Monatsschrift „Ostasien".)

Die Europäer verachten uns Chinesen sehr und wollen unser uraltes himmlisches Reich erobern und zertheilen. Wenn sie aber die Absicht haben, ein Land für sich zu erbeuten, so pflegt ihre Politik keinen zu eiligen Gang zu nehmen. Zuerst arbeiten ihre Zeitungen vor, indem sie die innere Fäulniss und Misswirthschaft des Landes, die Grausamkeit seiner Beamten und Machthaber in den schlimmsten Farben schildern und diesen schmählichen Zustand als eine Störung und Vernichtung der Cultur darstellen. Die nächste Folge dieser alltäglichen Schmähberichte in der Presse ist, dass sich anfänglich Wohlthäter einstellen, um angeblich zu helfen, worauf sich Bösewichter hinzugesellen und beide den Plan fassen, das Land zu erobern. Die Wohlthäter rathen aus guter Absicht, man müsse die grausamen Machthaber um jeden Preis, sei es auch durch Waffengewalt, zu stürzen und dem armen Volke zu helfen suchen. Die Bösewichter sind natürlich von vornherein geneigt, mit Feuer und Schwert vorzugehen, und so gehen beide Theile in ihrer Politik schliesslich Hand in Hand.

Haben die Europäer dann ein Land erobert, so sind sie sehr stolz, indem sie die unterworfenen Völker als Sclaven behandeln und der Welt verkünden: „Wir haben uns, um die Entwicklung der Cultur zu fördern, gezwungen gesehen, das Land zu erobern. Die Eroberung war daher unser gutes Recht." So haben die Europäer schon viele barbarische Völker in den übrigen Welttheilen unterjocht oder vernichtet. Ihr Grundsatz ist: Der Stärkere muss über den Schwächeren herrschen, und nach diesem Grundsatz beherrscht Europa die Welt. Damit hat es auch in Indien grossen Erfolg gehabt und sucht es in der Türkei dasselbe zu erreichen. Wie fürchterliche Schilderungen bringen die europäischen Zeitungen und Zeitschriften über die Schreckensherrschaft und Misswirthschaft der Türken; und in der neuesten Zeit ziehen sie auch über China so los wie über die Türkei.

Zwar verachten und schmähen uns die Europäer schon seit langer Zeit, aber seit dem Kriege mit Japan noch viel heftiger und zügelloser als je zuvor. Kurz gesagt, der Chinese ist ihnen ein Barbar, das chinesische Volk eine Bande von Heuchlern und Betrügern, unsere Religion Unsinn, unser Staat verrottet u. s. w. „Aus diesem Grunde," so schreiben die europäischen Zeitungen, „müssen wir Chinas Selbständigkeit vernichten und dem Volke eine freiere Verfassung und höhere Bildung verschaffen, sonst wird China dem weiteren Fortschritt der Cultur sehr hinderlich sein, und das ist gegen den göttlichen Willen." So urtheilen alle Zeitungen in Europa einstimmig, und alle behaupten immerzu: Das ist recht, China muss aufgetheilt werden.

Nach dem Völkerrecht, das von den alten Römern stammt, verfährt man so bei der Eroberung eines feindlichen Landes: Steht der Feind auf gleicher Stufe der Cultur, so darf man sein Land nur nach bestimmten Gesetzen einnehmen und behandeln. Bei Kämpfen mit barbarischen Völkern aber braucht man diese Gesetze nicht zu beachten. So behandelten auch die Japaner die Formosaner als Barbaren, und alle Europäer hielten dies für recht, denn alle europäischen Völker halten China für ein Barbarenreich, das nicht auf gleichem Fusse mit ihnen steht. Deshalb haben sie alle die Absicht, sich bei guter Gelegenheit in unserem Lande festzusetzen, und Europa wird es mit den 18 Provinzen Chinas so machen wie Japan mit Formosa.

Nach dem jus gentium der alten Römer, auf dem das moderne internationale Völkerrecht beruht, darf der Sieger in eine Stadt, deren Cultur auf gleicher Höhe steht, nur durch das Hauptthor einziehen. Wenn er aber einen Barbarenort bezwingt, so zieht er da ein, wo es ihm passt. So machten es auch die Engländer und Franzosen, als sie im Jahre 1860 Peking eroberten, ein Beweis, dass die Europäer uns als Barbaren betrachten.

Ferner haben England und Deutschland im Jahre 1897 beim Wechsel der Gesandten ihre neuen Vertreter für Peking aus Afrika berufen, offenbar mit der Absicht, in China eine gleiche Politik wie in Afrika zu betreiben; und beide Staaten glauben, dass eine solche Politik ganz rechtmässig sei, obwohl sie es doch ganz und gar nicht ist. Dagegen hat Deutschland sich geweigert, unseren neuen Gesandten Huang anzunehmen, unter dem Vorwand, dass er vorher einen zu niedrigen Rang und Titel besass. Diese unhöfliche Behandlung von Deutschland ist doch sehr zu verwundern. Und warum geschah dies? Warum? Herr Huang ist nämlich ein sehr kluger Politiker und hätte vielleicht Deutschlands schlaue Politik durchkreuzt.

Weiter hat Deutschland ohne oder nur aus geringfügiger Ursache Kiautschau besetzt, dann Russland ohne Grund Talienwan und Port Arthur und ebenso England Weihaiwei. Die Vereinigten Staaten von Amerika, Canada und Australien haben ohne Recht unseren Arbeitern die Einwanderung verboten, während Russen, Franzosen, Engländer und andere Fremde das Recht haben, in China Eisenbahnen zu bauen, und ihnen vor Begierde nach unseren Bergwerken gleichsam das Wasser im Munde zusammenläuft. Dabei mischen sie sich in unsere Rechtspflege ein und hindern so die

innere Ordnung. Sie verachten uns und behandeln uns wie Barbaren oder Sclaven, wie Thiere oder Leichen. Eine solche Behandlung ist der höchste Grad der Grausamkeit dieser sogenannten Culturstaaten Europas. Das müssten die Europäer doch selbst bedenken!

Unser himmlisches Reich China steht nicht auf gleicher Stufe mit Indien und der Türkei. Seit Eroberung Indiens durch England sind mehr als 100 Jahre verflossen. Seitdem haben die Engländer überall englische Schulen gegründet und sich sehr viel Mühe gegeben, die Kenntniss der englischen Sprache zu verbreiten. Trotzdem hören wir kaum, dass die Indier sich dadurch auf eine höhere Stufe der Cultur erheben. Das kommt davon, dass die Indier kein Talent für Cultur haben und deswegen mit den Europäern nicht gemeinsam fortschreiten können.

Es sind schon 40 Jahre her, dass die Türkei von den europäischen Staaten missachtet wird. Trotzdem hat man in der Türkei nicht den Muth und auch nicht die Fähigkeit, sich aufzuraffen und mit Fleiss emporzuarbeiten. Allerdings macht besonders der Unterschied der Religionen es fast unmöglich, dass sich die einzelnen Volkstheile enger zusammenschliessen, und darum ist der jetzige Zustand der Türkei fast unverbesserlich.

Aber unser grosses Reich der Mitte ist ganz anders beschaffen und durchaus nicht mit Indien oder der Türkei zu vergleichen. Den Krieg mit Japan haben wir zwar verloren, doch steht es mit uns noch keineswegs so schlimm wie mit Indien seit über 100 und mit der Türkei seit 40 Jahren. Ich gebe zu, auch nach dem Frieden von Schimonoseki sind unsere hohen Hof- und Staatsbeamten ohne Thatkraft und Begeisterung geblieben. Anders steht es mit dem Volke. Alle tüchtigen Jünglinge studiren die Ursachen unserer Schwäche und die Mittel zur Wiederherstellung unserer alten Macht und streben mit aller Mühe und Ungeduld darnach, die Schande von unserem Reiche zu tilgen. In der Hauptstadt merkt man das freilich noch nicht so sehr, wohl aber in den Städten und Dörfern der Provinzen, wo ein frischeres geistiges Leben herrscht, ausgenommen bei den alten Schullehrern.

Man stellt zwei gegentheilige Behauptungen auf. Die Einen sagen, China muss zugrunde gehen; denn in Europa hat man sich heimlich verabredet, es in fünf Jahren aufzutheilen, und ausserdem ist bei uns im Innern ein grosser Aufstand ausgebrochen. Andere sagen dagegen, China wird nicht zugrunde gehen; denn so viele tüchtige Jünglinge im ganzen Lande haben eine so starke Begeisterung, dass sie nicht ohne weiters den Fremden wie Sclaven oder Thiere werden gehorchen wollen. Ich meine dazu, wenn wir ruhig und gründlich beide Behauptungen überlegen, so haben wir keine Ursache zu befürchten, dass China untergehen wird, im Gegentheil dürfen wir hoffen, dass es immer stärker und mächtiger werden wird, und zwar aus folgenden drei Gründen:

1. Es ist sicher, dass in Zukunft in China viele junge Talente erstehen werden.

2. Die niedrigen Löhne unserer Arbeiter, ihr Fleiss und ihre Sparsamkeit werden die Leistungen Chinas so vermehren, dass wir Europa wirthschaftlich erdrücken werden.

3. Es ist gewiss, dass die Chinesen im Kampfe ums Dasein in den fremden Colonialstaaten das Uebergewicht erlangen werden.

Zunächst behaupte ich, dass China in Zukunft viele junge Talente hervorbringen wird. Europas Stärke wurzelt in keiner anderen Ursache als in seiner grossen Menge von Talenten. Wenn man China, das seit Jahrhunderten in sich abgeschlossen und erstickt ist, mit Europa, das in alle Welt hinausgeht und alle Talente fördert, vergleichen wollte, so würde man sofort erwidern, dieser Vergleich sei verrückt. Ueberlegt man sich jedoch Alles ruhig, so ist der Vergleich keineswegs verrückt. Ich will das an einem Beispiel beweisen.

Vor mehreren Jahren wurden junge Schüler von uns nach Amerika gesandt. Wie ich hörte, verstanden sie vor ihrer Ankunft in Amerika kein Wort Englisch, aber schon nach zwei Jahren traten sie sämmtlich in ein Gymnasium ein und gehörten bald in allen Classen zu den besten Schülern. Sie lernten so vorzüglich, dass alle Lehrer sich sehr verwunderten und sie ausserordentlich belobten. Leider konnten sie ihre Studien auf dem Gymnasium nicht beenden, denn es trat vorher ein Umschwung in der Regierung ein, und sie mussten deshalb nach China zurückkehren. Mehrere darunter haben sich jedoch aus eigener Kraft in bestimmten Fachwissenschaften weiter ausgebildet und werden bis auf den heutigen Tag von amerikanischen gelehrten Kreisen sehr geschätzt.

Ausserdem sind andere junge Leute nach Europa gegangen und haben dort Gymnasien und Universitäten besucht. Auch darunter haben nicht wenige die europäischen Studenten übertroffen. Und dabei waren die Schüler, welche die Regierung ins Ausland geschickt hatte, nicht etwa unter den tüchtigsten ausgewählt, sondern noch unter dem Durchschnitt. In China geben nämlich alle Eltern, die ihre Kinder Beamte werden lassen wollen, denselben eine solche Erziehung, dass sie nur die vorgeschriebenen Prüfungen bestehen sollen. Diejenigen Schüler aber, die genug erlernt hatten, um die amtlichen Prüfungen bestehen zu können, weigerten sich entschieden, nach dem Ausland zu gehen, und es wurden nur solche fortgeschickt, die unsere Prüfungen nicht bestehen konnten. Es ist also klar, dass aus diesem Grunde unsere in's Ausland gesandten Studenten nicht zu vergleichen sind mit den japanischen, die als die klügsten Köpfe ausgewählt werden, bevor sie ins Ausland gehen. Da nun unsere kaum mittelmässigen Studenten die besten amerikanischen übertrafen, so brauchten wir bloss unter den 200 Millionen männlichen Bewohnern von China die tauglichsten auszuwählen und sie in praktischen Wissenschaften zu erziehen, so würden wir in zehn Jahren gewiss alle Welt überstrahlen und Alles sogar noch besser machen als die Weissen.

Die Unfähigkeit der Indier kommt daher, dass diese Race von Natur aus keine Anlage zur Cultur besitzt. Ebensowenig die rothe, schwarze und gelbbraune Race. Alle diese Racen sind gegen die Weissen weit zurück. Mit der weissen Race lässt sich nur unsere gelbe Race vergleichen. Denn Alles, was die Weissen vermögen, können die Gelben auch machen. Der beste Beweis dafür ist, dass Japan seit 40 Jahren alles Gute von Europa gelernt hat und jetzt Alles ebenso fertig bringt. Die Japaner stammen jedoch zu einem grossen Theil aus unserem China, und was die Japaner leisten, können wir natürlich erst recht leisten.

Die Trägheit der Türken beruht auf ihrer Religion. Diese Mohammedaner sind immer wie umnebelt und müssig und wissen sich nicht vom Schlechten zum Guten zu bekehren. Ihre grausame Begierde, die Bekenner anderer Religionen zu tödten, geben sie als Gottes Willen aus, und die im heiligen Glaubenskriege gefallenen Gläubigen, so heisst es im Koran, werden von Gott nach dem Tode in den siebenten Himmel erhoben. Das ist doch eine ganz barbarische Religion! Im Gegentheil dazu ist unsere Religion sehr mild und duldsam und in jeder Beziehung gut. Obgleich sie seit längerer Zeit allerdings etwas verdunkelt ist, so wird man doch nicht nur in unserem himmlischen Reiche, sondern auch in der übrigen Welt sie schätzen lernen, sobald sie sich von ihrer Verdunkelung reinigen und überall bekannt werden wird. Da nun, wie ich auseinandersetzte, unsere Race und unsere Religion so gut geartet sind, wird es nicht mehr lange dauern,

dass wir unterdrückt und wie Sclaven oder Hunde oder Pferde behandelt werden.

Ich habe gehört, mit 1000 tüchtigen Talenten kann schon ein Reich bestehen und mit 10.000 tüchtigen Talenten sogar zu grosser Macht gelangen. In unserem riesigen himmlischen Reiche, das eine so gute Race und Religion besitzt, wird es aber nicht schwer sein, unter je 20.000 Männern ein tüchtiges Talent zu erhalten. Das ist also der erste Grund, warum China immer stärker und grösser werden wird.

Den zweiten Grund bildet die grosse Masse unserer billigen, sparsamen und fleissigen Arbeiter. Wenn wir das wirthschaftliche Getriebe der Welt überblicken, so finden wir in Europa mehr vornehme Leute als Arbeiter, dagegen in China weit mehr Arbeiter als Vornehme. Das ist der Hauptgrund unserer Schwäche wie unserer Stärke in Ost und West. Aber Glück entsteht aus Unglück und Unglück aus Glück. Deshalb wird es nach zehn Jahren zu einem grossen Zusammenstoss der beiden Racen kommen in Folge der Ueberzahl der gelben über die weissen Arbeiter.

In Europa entwickeln sich die Maschinen mit jedem Jahre mehr, so dass die Arbeiterzahl in den Fabriken täglich wächst, und alle Arbeiter verlangen höhere Löhne und geringere Arbeitszeit. Daraus entstehen oft Drohungen mit Ausständen, und die Fabrikbesitzer haben darunter sehr zu leiden. Schritt für Schritt drängt diese Bewegung vorwärts. Sie ist eine Wirkung der allgemein verbreiteten Bildung des Volkes, und diese Bildung wird von Jahr zu Jahr grösser. Diejenigen Leute aber, die von ihrer Bildung auch nur einen bescheidenen Unterhalt gewinnen können, wollen nicht mehr Arbeiter werden, und so vermindert sich mit der Zunahme der allgemeinen Bildung die Zahl der Arbeiter. Je weniger Arbeiter, desto theurer die Löhne und damit die Kosten der Fabrication. Die Fabrikanten müssen jedoch möglichst schnell und billig liefern und darum die Löhne herabzusetzen suchen. Also wird der Streit zwischen Arbeitern und Fabrikanten immer bedeutender. Politiker und Gelehrte in Europa beschäftigen sich mit der Lohnfrage, und alle halten sie für die allergrösste Frage der Welt. Wenn aber jetzt schon zu wenig Arbeiter in Europa sind, wie soll das erst in zehn Jahren werden? Alle Preise steigen, man kommt in immer schlimmere Verlegenheit, die Staaten gerathen in grosse Noth, und Alles verlangt nach Vermehrung der Arbeiter, damit die Löhne und alles andere billiger werden.

Von 400 Millionen Chinesen gehören über die Hälfte dem Arbeiterstande an, und unsere Arbeiter sind sehr fleissig und billig und können länger als die Europäer bei der Arbeit aushalten. Deshalb wird China nach zehn Jahren dies Uebergewicht benutzen und damit die Weissen unterdrücken. Dann wird die Bedeutung der chinesischen Arbeiter die Aufmerksamkeit der ganzen Welt erregen, und überall wird die Fabrication zum grössten Theil durch die Hände chinesischer Arbeiter erfolgen.

Japan hat nur etwas mehr als den zehnten Theil der Bevölkerung von China. An Fleiss und billigen Löhnen unterscheidet sich schon der japanische Arbeiter sehr von dem europäischen, der chinesische Arbeiter aber ist noch fleissiger und billiger als der japanische. Dabei spielen die Japaner seit mehr als zehn Jahren mit ihren Fabricaten auf dem ostasiatischen Markte eine grosse Rolle, und auf dem amerikanischen Markte beträgt ihr Umsatz jährlich mehrere hundert Millionen. Hat man aber in Europa und Amerika schon vor dem kleinen Japan Angst, so wird man, da der Chinese noch wohlfeiler und fleissiger arbeitet, vor der Industrie des riesigen China noch eine weit grössere Furcht haben müssen.

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben aus diesem Grunde ein grausames Ausweisungsgesetz gegen unsere Arbeiter erlassen. Das Gesetz gefällt jedoch den amerikanischen Fabriksbesitzern keineswegs, und es ist auch nur wegen der Eifersucht der zahlreichen kleinen Arbeiter entstanden, da diese an Fleiss und Sparsamkeit die Chinesen nicht erreichen können. In Nordamerika hat man kein anderes Mittel gehabt als das grausame Gesetz, ein Beweis, wie sehr die Leistungsfähigkeit, der Fleiss und die Billigkeit unserer Arbeiter die Amerikaner in Eifersucht und Schrecken versetzt haben. Obgleich sich aber die Amerikaner dadurch vorläufig geschützt haben, werden ihre Fabrikanten durch das Gesetz in grosse Noth gebracht, und nach zehn Jahren schon wird deren Verlegenheit so gross werden, dass man das Ausweisungsgesetz wird aufheben müssen.

Ich komme nun zum dritten Grunde der künftigen Grösse Chinas, indem ich behaupte, dass die Chinesen in den fremden Colonialstaaten das Uebergewicht erlangen werden.

Was hat Europa zu so hoher Macht verholfen? Nicht zum wenigsten der reiche Ertrag seiner Colonien. Europa ist fast der kleinste von allen Erdtheilen und dabei, den Norden von Russland ausgenommen, am dichtesten bevölkert. Seit drei bis vier Jahrhunderten schon ist man wegen dieser Dichtheit in grosse Noth gerathen und hat darum andere Erdtheile aufgesucht und entdeckt, wie Columbus Amerika u. s. w. Die weisse Race wanderte in alle vier anderen Erdtheile aus und erlangte überall Macht, Recht und Vortheil. So entstand ihre heutige Grösse. Sie wäre an ihrer Fülle in Europa zugrunde gegangen, wenn Europa sich selbst verschlossen hätte.

Wo hat aber der Weisse trotz jahrhundertelanger Colonialpolitik gute Erfolge gehabt? Nur in den Vereinigten Staaten von Amerika, nicht aber in Canada, Australien, Afrika u. s. w. Die europäischen Mutterländer treiben besonders seit den letzten Jahrzehnten sehr eifrig Colonialpolitik, doch ohne entsprechenden Erfolg. Namentlich in Afrika wie im Nordwesten von Asien sieht man nur geringe Früchte ihrer Thätigkeit. Sind daran allein die vielen wüsten und unwirthlichen Landstriche schuld? — Nein!

Brasilien in Südamerika und Mexico in Mittelamerika erstrecken sich durch warme und heisse Zonen. Brasilien ist 16mal und Mexico 3mal grösser als Frankreich. Dieses hat im Durchschnitt 72 Einwohner auf 1 km^2, Mexico indessen nur 5 und Brasilien gar nur 1·4! Diese beiden Länder haben ungefähr das gleiche Klima wie China und sind ebenso fruchtbar und ausserordentlich reich an allerlei Erzeugnissen des Bodens. Länder, die an Naturschätzen reicher sind, gibt es überhaupt nicht, und trotzdem können die Weissen aus eigener Kraft diese Länder nicht tief genug durchdringen. Ueberall liegen weite Gegenden noch unbebaut, weil es an Menschen zu ihrer Bearbeitung fehlt, und obwohl den europäischen Unternehmern beim Anblick der grossartigen Naturschätze sozusagen das Wasser im Munde zusammenläuft, macht die Cultur aus Mangel an Arbeitern keinen bedeutenden Fortschritt. Europa hat dafür eine zu geringe Arbeiterzahl, und alle Arbeiter können nicht auswandern, um den Reichthum der ganzen Welt zusammenzuraffen.

Sämmtliche europäischen Staaten, Russland ausgenommen, besitzen viele vornehme Leute und wenig Arbeiter. Nach den Ländern, wo man schon vorgearbeitet hat, kann Europa noch genug Menschen entsenden, nicht aber dahin, wo noch Alles im Urzustande ist. Dafür ist die Zahl der Europäer zu gering. Aus diesem Grunde richten sich die Europäer, wie unser Sprichwort sagt, mit tausend Händen und hundert Millionen Augen wohl nach Ostasien, nicht aber nach dem unbebauten Südamerika.

Es gibt fünf Racen auf der Welt. Die rothe Race wird mit der Zeit verschwinden. Die schwarze und die

gelbbraune sind sehr faul und können sich nicht selbst ernähren, da sie nicht im Stande sind, Entbehrungen zu ertragen und ernstlich zu arbeiten. Darum brauchen wir von diesen beiden Racen nicht weiter zu sprechen, obwohl sie nicht untergehen werden. Die allertüchtigste, die weisse Race ist trotzdem unfähig, unangebaute Länder zu cultiviren. Wer allein kann also die Länder cultiviren und die ganze Erde reich und schön gestalten? Nur die gelbe Race. Ohne Chinesen hätte man bei der Colonisirung von Nordamerika, Australien u. s. w. nicht so schnelle Erfolge errungen. Die weisse Race behandelt aber die Chinesen so, wie man auf der Jagd den Hund nicht achtet, der den Hasen bringt, oder beim Fischen das Netz, das die Fische fängt. Gerade so wenig beachten uns die Weissen. Trotzdem werden die Erfolge der Chinesen im Westen von Nordamerika und in Australien nicht verschwinden. Sie haben bis dahin nur für die Weissen gearbeitet, für sich selbst aber keinen Nutzen und Vortheil gehabt. Das ist die Folge, dass unser Reich so schwach ist und wir nicht wussten, wie schlau die Weissen sind. Darum haben wir alles Recht, das wir bekommen sollten, den Weissen überlassen. Alles haben wir bisher verloren, doch sind uns endlich die Augen aufgegangen und wir zu der Ueberzeugung gekommen, dass unsere Race nur für sich selbst immer tüchtig weiter arbeiten soll. Das ist der dritte Grund, warum China sicherlich immer bedeutender und mächtiger werden wird.

Um dieses Ziel zu erlangen, müssen wir vor Allem unser Reich zu voller Kraft erheben. Man wird freilich sagen, die fremden Mächte haben schon fest beschlossen, China in fünf Jahren unter sich zu theilen, und die innere Verwirrung in China ist so gross, dass es scheint, als ob wir vor Sonnenuntergang ständen. Wie kann man also so närrisch sein, über Chinas Zukunft zu schreiben? Selbst jedes Kind muss sehen, es ist unmöglich, unser Reich zu retten. Ich aber entgegne so: Washington hat sieben Jahre gekämpft, um die Vereinigten Staaten zu befreien, und in neuerer Zeit haben die Nord- und Südstaaten vier Jahre mit einander gerungen, und doch hat Nordamerikas Macht keinen Schaden gelitten. Napoleon hat die Menschen gemäht wie der Bauer das Gras, und wie oft hat Frankreich seit 100 Jahren die Verfassung geändert, doch hat dies Frankreichs Stärke nichts geschadet. Japan wurde vor 40 bis 50 Jahren von Russland, Amerika und England an seinen Küsten bedroht und beschossen, und im Innern kämpften die Choshuner und Satsumaner mit allen übrigen Japanern, und trotzdem ist Japan nicht schwächer geworden. Darum hört, ihr meine Leser, die Noth wird auch unser himmlisches Reich wieder mit frischer Kraft erfüllen, es vom Tode zu neuem Leben erwecken und vom drohenden Untergang zu weiterem Fortbestand erheben. Es ist sehr schlimm, dass meine Landsleute zu wenig den Grund unserer heutigen Gefahr erkennen, wenn sie ihn aber erkennen werden, so wird unser Reich bald aus aller Noth gerettet sein.

THIERLEBEN UND JAGDVERHÄLTNISSE IN DEUTSCH-OSTAFRIKA.

Ueber die Thierwelt Deutsch-Ostafrikas sind sehr viel irrthümliche Vorstellungen und ebenso sehr verschiedene Ansichten verbreitet, je nach den Eindrücken, Erlebnissen, Wahrnehmungen, welche sich neueren Forschern und Jagdliebhabern dort boten.

Mit der fortschreitenden Ausbreitung des colonisatorischen Werkes und der wachsenden Ausdehnung der culturellen Zone erfährt auch der Thierbestand an einzelnen Stellen eine Abminderung, während er an anderen sich vermehrt, an keinen aber dem Menschen in der Unterwerfung des Hinterlandes ernste Schwierigkeiten macht. Ueber die Verschiebungen, die sich in der Thierwelt innerhalb des deutschen Schutzgebietes vollzogen haben, haben in letzter Zeit aufmerksame Beobachter mehrfach Mittheilungen gemacht, die Interesse gewähren. Es sei deshalb nachstehend in kurzen Zügen ein Bild entworfen von der Vertheilung derjenigen Thierarten, welche, sei es, dass sie zur Ernährung des Menschen dienen oder im Verkehrs-, industriellen oder wirthschaftlichen Zwecke in Betracht kommen. In der Hauptsache stützt sich diese Schilderung auf die Angaben und Aufzeichnungen zweier Männer, welche in der neuesten Zeit theils als Reisende, theils als Colonisatoren sich um die Afrikaerforschung verdient gemacht haben. Es sind damit die Herren Bronsart v. Schellendorf und Dr. Schöller gemeint, Beide ausgezeichnet durch den Fleiss und den Ernst, mit welchem sie die von ihnen ins Auge gefassten Aufgaben behandelten.

Wie der Erstere berichtet, kommen am Kilimandjarogebirge und in den Steppen am Meru und Kilimandjaro kommen wohl fast alle Wildarten Afrikas vor, von den Riesen der Thierwelt, dem Elephanten, Nashorn und Flusspferde, bis zu kleinsten, den zierlichsten Antilopen. Auch nahezu alles Raubzeug ist zahlreich vertreten, ganz besonders kommen viele Löwen vor. Wohl nirgends in unserem Schutzgebiete ist noch ein solcher Elephantenstand wie am Kilimandjaro und den Merubergen. Feste Wechsel oder Standorte haben die Elephanten nicht, sondern befinden sich ununterbrochen auf Wanderungen. In grossen Zügen kann man, wenn man das Ganze überschätzt, bei diesen Thieren von einer Art Regelmässigkeit sprechen, da sie, bestimmten Futterarten folgend, zu bestimmten Zeiten in gewissen Gegenden erscheinen. Wie die jungen Thiere riesengross sind, so riesig sind auch die regelmässigen Zeitperioden, welche ihre Wanderungen bezeichnen. Nicht nur das Futter ist bestimmend für diese Wanderungen, sondern Regenfälle und die Beunruhigung durch die Menschen. Namentlich die planlose Jagd, wie sie leider immer noch am Kilimandjaro betrieben wird, hält die Thiere in steter Unruhe, in einer Art nervöser Aufregung. Fraglos hat diese stete Nervosität auch einen ungünstigen Einfluss auf die Fortpflanzung der Elephanten. Nicht nur durch das positive Abschiessen werden sie decimirt, sondern auch die Fortpflanzung wird behindert. Es ist unbegreiflich, dass immer noch nichts Energisches geschieht, um gerade am Kilimandjaro den Elephantenstand zu erhalten, wo zweckmässige Maassregeln verhältnissmässig leicht durchzuführen sind.

Die Elephanten sind nach Sunderson dumme Thiere, aber sehr gelehrig. Sie fallen sehr leicht in ihnen gestellte Gruben. Ihr Geruchsinn ist hervorragend ausgebildet, Gehör ebenfalls, wohingegen Gesicht sehr schlecht ist; daher erste Regel bei der Jagd: lautloses Schleichen und unter dem Wind bleiben. Das Leben des Elephanten hat entschieden etwas Menschliches, d. h. das Familienleben und das Heerdenleben. Eine solche Heerde hält zusammen, als ob sie zu einem Corps gehörten. Der Wachedienst ist vorzüglich organisirt. Den Marsch betrachten die Thiere als Dienst. Haben sie eine Wanderung vor sich und sich ein bestimmtes Ziel gesetzt, so wird eben nur marschirt; Fressen gibt es nicht unterwegs. Kaum dass sie sich am Bach oder Tümpel etwas Ruhe gönnen oder sich im Schlamme wälzen. Wenn sie es thun, so geschieht es in einer Art Hast; in den nächsten hohen Bäumen schuppern sie sich, einer nach dem anderen — so dass der ihm folgende Mensch später am Baume die Höhe des höchsten Bullen taxiren kann — und dann geht es eiligst weiter. Erst wenn sie ihren beabsichtigten Futterplatz erreicht haben, tritt einige Ruhe ein. Die Thiere schieben sich zwischen den schwankenden Büschen und Bäumen hin und her, fassen mit dem

Rüssel Aeste und Blätter, man hört das Krachen der brechenden Aeste. Trifft der Mensch auf solch eine äsende Heerde, und die Thiere bekommen Wind, so verstummt der Lärm plötzlich, man sieht wohl noch etwas Staub aufwirbeln, immer ferner einige Baumkronen ruckweise schwanken, und lautlos, fast gespenstisch ist die Heerde verschwunden. Meist wird aber der Elephant nur krank geschossen, und in den seltensten Fällen bekommt der Jäger ihn. Häufig finden ihn die Bewohner einer ganz anderen Landschaft. Die Wadschagga, welche ja wie alle Neger nur soweit rechnen, wie ihre Nase reicht, freuen sich darüber, wenn recht viel geknallt wird, da sie dann dauernd die Aussicht haben, viel Elfenbein zu finden. Auf diese Weise wird trotz wiederholter Warnungen verfahren, und so wird bald der schöne Elephantenstand verschwunden sein. Kommen Elephanten in die Steppen, so stellen ihnen die Massais mit vergifteten Pfeilen nach; ihre Art zu jagen ist weit rationeller, weil sie brillant spüren und die Jäger fast immer ihre Elephanten bekommen, dabei hilft ihnen die Uebersichtlichkeit der Steppen.

Giraffen sind wieder zahlreich in den Steppen und Flussläufen, nachdem sie vor circa acht Jahren bei der grossen Wildseuche fast alle gefallen waren. Es haben entschieden auch Einwanderungen stattgefunden. Man hat häufig Heerden von 40 bis 50 in der Steppe angetroffen; bis auf 600 *m* an die Station Moschi kamen einst zwölf Giraffen. Auch sie haben keinen regelmässigen Wechsel; ihr Wandern hängt vom Blätterschmuck der Dornakazien und in der Trockenzeit von Wasser ab. Sie sind enorm scheu und sehr schwer anzupürschen und brauchen einen guten Schuss, am besten an der Grenze zwischen Hals, Widerrist und Schultern; mit dem Schuss liegen sie meist im Feuer.

Die Gnus leben in ungezählten Mengen in den Steppen (weisse und bunte Gnus, wie in den zoologischen Gärten). Ihre Jagd hat am meisten Berechtigung und ist am ergiebigsten. Wenn man vernünftig jagt, kann der Bestand vollkommen erhalten bleiben. Man muss es nicht machen wie andere Herren, denen das Anpürschen zu langweilig ist, und die bis auf 300 bis 400 *m* erst eine Anzahl krank schiessen, ehe sie einen Bullen umlegen. Am besten ist das Anpürschen an einzelne Gnus. Es ist sehr schwer und erfordert viel Geduld. Ist ein Gnu aufmerksam oder hat es Verdacht geschöpft, so muss man oft eine Viertelstunde und noch länger versteckt liegen, damit es sich wieder beruhigt. Man soll besonders beim Gnu nur schiessen, wenn man eines guten Schusses sicher ist. Bester Schuss Halsblatt, nahe am Hals, sonst verliert man das angeschossene Thier meist oder muss stundenlang hinterher sein, da in der Steppe zu viel sich kreuzende Wildsorten sind, und der Schweiss meist bald aufhört, auch muss man ein krankes Thier immer im Auge behalten.

Das Zebra wird nicht gejagt, im Gegentheil, es erfährt eine sorgfältige Schonung.

Wir haben bei der brennenden Transportfrage noch immer kein Zugthier in Ostafrika und werden ein solches aus ausserafrikanischen Ländern wohl auch nie bekommen, trotz aller Versuche. Die Engländer haben an 2000 Esel, Pferde, Maulthiere für den Bau der Uganda-Eisenbahn angeschafft, von denen ihnen das Stück 25—50 ℔ kostet; dabei weiden zu beiden Seiten der Bahn grosse Heerden von Zebras herum. Uns ergeht es noch schlimmer, denn einmal haben wir zu solchen Sachen nicht die Mittel, auch gar nicht die colonialen Beziehungen auf der Welt, um überhaupt Thiere in genügender Zahl zu bekommen.

Pferde, Maulthiere, Mascatesel, ja selbst eingeborene Esel crepiren an der Tse-tse-Fliege, an Anthrax und anderen noch nicht aufgeklärten Krankheiten rettungslos.

Das einzige Thier, das positiv immun ist, ist das Zebra. Schon diese einfache Ueberlegung genügt, um die Zukunft dieses Thieres zu kennzeichnen. Dass es zieht, ist vielfach erwiesen. Es fragt sich aber nur, ob man Zebras in genügender Zahl schaffen kann.

Das Doppelnashorn ist sehr häufig. Es treibt sich in den Uferwaldungen und in den Tschelschuner und Situma-Bergen herum. Wenn nach Abbrennen der Steppe junger Nachwuchs kommt, so kommen die Nashörner auf ihren parallelen Wechseln aus den Bergen durch den Fluss in die Steppe, und man kann noch um 7—8 Uhr Morgens in allen Richtungen einige äsen sehen. Um $^1/_2$9 Uhr sind sie meist im Walde. Einige, die sich zu voll gefressen haben, bleiben auch tagsüber in der Steppe unter Dornakazien und Gestrüpp liegen; diese neigen besonders zum Annehmen. Diese Thiere sind entschieden gefährlich für die Eingeborenen, namentlich die zum Essenkauf nach dem Berg gehenden Massai- und Ndorobbo-Weiber, für einen Europäer, der gut Jäger ist und die Gewohnheit der Thiere kennt und M. 88 führt, dagegen ziemlich ungefährlich.

Was die Handhabung der Jagd in Deutsch-Ostafrika betrifft, so herrscht auf diesem Gebiet ein Zustand der Regellosigkeit, ja der Zügellosigkeit, welcher dem reichen Bestand an Nutzthieren und dem Wild verhängnissvoll zu werden droht. Es ist nicht sowohl der unabhängige, jetzt mit einem guten Gewehr neuerer Construction bewaffnete Eingeborene als vielmehr der unter deutschem Oberbefehl stehende, mit dem Mauser-Gewehr ausgerüstete Schutztruppensoldat (Askari), von welchem die Verheerung der Thierwelt ausgeht.

Die Karawanen auf dem Marsche müssen ihre Träger mit Fleisch versorgen; dies geschieht am einfachsten, indem man das Wild schiessen lässt, Stationen brauchen Fleisch, und wiederum werden die Askari zur Jagd geschickt. Excentrisch voranschreitend, wird so der Kreis grösser und grösser, der der Verödung preisgegeben wird. An der Küste von Deutsch-Ostafrika ist die Jagd schon jetzt, nach dem ersten Jahrzehnt der Colonisation, stellenweise sehr wenig lohnend. In der directen Umgebung des Gouvernementssitzes ist jetzt nicht viel mehr zu erjagen, aber es wird besser, je weiter man sich davon entfernt. Marschirt man z. B. von Bagamoyo an der Küste entlang nach Pangani, so gibt es immerhin schon einige Wasservögel, die Jagdgelegenheit bieten; ferner Bekassinen, Reiher, Störche, Brachvögel, Seeschwalben, Reiherläufer und Strandläufer in grosser Zahl am Meeresstrande, Trappen in der Grassteppe, auch hin und wieder eine kleine Antilope, die flüchtig am Horizonte verschwindet, und Flusspferde sind das erste grosse Wild, das man zu Gesichte bekommt. Aber sie kennen den Jäger so gut wie dieser sie, und meist ist das Flusspferd der Klügere, es tummelt sich vergnüglich im Meere und streckt nur die Nasenöffnung so wenig zum Wasser heraus, dass es unmöglich wird, einen Schuss anzubringen.

Wendet man sich dann bei Pangani z. B. nach dem Innern und folgt dem Panganiflusse aufwärts, so bietet die Jagd auf der ersten Tagreise kaum eine nennenswerthe Abwechslung. Einige Sumpf- oder Wasservögel belegen den Fluss, Frankoline und Perlhühner gehen hier und dort mit charakteristischem Locktone vor der Karawane auf und nieder, dann liegt ein kleines Krokodil auf einem überhängenden Baumstamme des Panganiflusses, oder man hört in der Ferne das Schnaufen eines Flusspferdes. Schliesslich, nachdem man schon tagelang gewandert, wird die erste Antilope erlegt, und auch diese ist zweifellos nur ein Buschböcklein. Dort ist die Grenze des eigentlichen hohen Wildes bei Buiko, also ungefähr acht Tagemärsche von der Küste entfernt. An jener Stelle tritt das Paregebirge bis nahe an den Fluss heran und lässt nördlich eine langgezogene Steppe frei, die sich

längs des Pangani hinzieht, während sich jenseits des Flusses endlos die grosse Massaiebene erstreckt. Diese Grenze des hohen Wildes ist scharf gezogen. Während man vorher kaum auch nur eine grössere Antilope zu entdecken vermag, tauchen oberhalb Buikos ganz plötzlich Kuhantilopen, Gazellen, kleine Kuduantilopen, Zebras, Strausse, grosse Trappen und Wildschweine auf, sogar Giraffen- und Elephantenspuren werden, wenn auch aus der Regenzeit, sichtbar. Von hier ab beginnt nun längs des Panganiflusses ein kleines Jagdeldorado. Es ist am Pangani thatsächlich Alles, was man nur erhoffen konnte, und angesichts der grossen Nähe der Küste in ganz erstaunlicher Zahl.

Gerade in dieser erwähnten Steppe scheint noch nicht allzu viel und allzu häufig gejagt worden zu sein, sie ist allerdings auch von den nächsten Ansiedelungen etwas unbequem zu erreichen. Zu den oben angeführten Wildarten tritt noch das Nashorn hinzu, die Giraffengazelle, die Elen- und Suaraantilope, der Wasserbock, der Riedbock, Grandigazelle etc.

Die oberen Regionen des Kilimandscharo und des Meruberges beherbergen einige Elephantenheerden, die alljährlich in kleinen Trupps in die Panganiebene etc. herabsteigen und vereinzelt auch von den Europäern dort zur Strecke gebracht werden. Leichter wie diesen fallen sie den Eingeborenen zum Opfer, die speciell am Meruberge die Jagd ausüben, ohne dass man eine Controle darüber haben kann. Da in jenen Theilen Ostafrikas die Elephanten allmälig seltener werden, jedenfalls im Verhältniss zur Westküste bedeutend abgenommen haben, so würde es, um eine vollkommene Ausrottung zu vermeiden, mit Freuden begrüsst werden müssen, wenn es gelingt, den Elfenbeinhandel und den regulären Abschuss der Elephanten nur in die Hände der Europäer zu bringen. Auf diese Weise würden wenigstens die Weibchen, jedenfalls die noch säugenden jungen Thiere geschont bleiben.

Was die Verfolgung des Elephanten betrifft, so sind Elephanten in ganzen Heerden weniger aggressiver Natur wie einzelne isolirte alte Einsiedler-Bullen, die häufig angeschossen angreifen. In einzelnen Gegenden, wie am Nordufer des Victoriasees, wo die Elephanten häufig und viel gejagt sind, werden sie ausserordentlich gefährlich, und es mag dort vorkommen, dass sie sogar unangeschossen zum Angriffe übergehen.

Die Jagd auf Strausse ist ohne Pferde mit ziemlichen Schwierigkeiten verknüpft, da der Strauss ein so scharfes Gesicht hat, dass er den Jäger früher erspäht wie dieser ihn, was eine Anpürsche sehr erschwert. Die Weibchen sind schliesslich noch sorgloser, aber man hat es natürlich auf die schön gefärbten Männchen abgesehen, und man kann es geradezu als ein besonderes Jagdglück bezeichnen, wenn man ein solches zur Strecke bringt. Irgendwie in die Enge getrieben, verlieren die Thiere jedoch vollkommen den Kopf und rasen dann manchmal ganz planlos umher, wobei sie dann manchmal in allerdings denkbar beschleunigtem Tempo direct auf den Jäger zurennen, ihm so Gelegenheit zum Schusse geben.

In neuerer Zeit, wo man auch in unserer Colonie beabsichtigte, Strausse zu züchten, wird man mehr das Jagen der Strausse einschränken müssen; man hat dann eine grössere Chance, entweder die alten Thiere durch Treiben einfangen zu können oder junge Strausse, respective Eier von den Eingeborenen zum Kaufe zu erhalten. Das Project der Straussenzucht in der deutschen Colonie hat bisher in der Nähe des Kilimandscharo bestanden und wird hoffentlich zur Realisirung gelangen. Die Federn gerade des dortigen Straussenmateriales sollen hervorragend gute und schöne sein. Jenseits des Meruberges ist man in der eigentlichen Massaisteppe, und hier entwickelt sich nun das reichste und mannigfachste Thierleben, welches man sich vorzustellen in der Lage ist. Hier in der Massaisteppe mit den dazwischen liegenden kleinen Salzseen sind alle Vorbedingungen enthalten, die dem Wilde erwünscht sein können: eine endlos mit Gras bewachsene Fläche, die der Fuss des Europäers noch kaum berührt hat, wo also das Wild noch nicht die verderbliche Wirkung des Feuergewehres kennt, dazwischen einzelne bewaldete Hügelpartien und hier und dort in der Steppe lichter Akazienbestand. Diese Massaisteppe dehnt sich aus bis zum Victoriasee und weit hinein in den Süden der deutschen Colonie und findet in englischem Gebiete ihre Fortsetzung. Sie beherbergt Alles, sagt Dr. Schöller, was man von afrikanischem Wilde sich vorstellen mag: auf den endlosen Grasflächen das Zebra, den Strauss, das Gnu, die Grandi- und Thomsonigazelle, die Kuhantilope, das Nashorn, an den Ufern der Flüsse, an dem sich entlang ziehenden Waldstreifen, den Wasserbock und die Suara-Antilope, vielleicht auch die Giraffengazelle, und in dem lichten Akazienbestande die Giraffe. Die Uferseen sind bedeckt von zahllosen Wasservögeln, von unendlichen Mengen grosser und kleiner Flamingos, Möven, Strandläufer, Marabus etc., und sollte ein Süsswasserfluss die Ebene durchfliessen, so ist er zweifellos, wie die Süsswasserseen, die Heimat zahlloser Flusspferde und Krokodile. Besteigt man irgend einen Hügel inmitten der Ebene, so hat man meist ein so wunderbares Bild afrikanischen Thierlebens; es ist hier speciell die Strecke unterhalb des Natronsees gemeint, wie man es sich schöner nicht auszudenken vermöchte. Es ist geradezu unmöglich, sich hier ein Bild zu machen von dem unendlichen Reichthum an jagdbarem Wilde, den man heute noch in von Europäern wenig betretenen Gebieten antrifft. Noch anziehender wird zweifellos das Bild, wenn gar das eine oder andere Raubthier, z. B. ein Löwe, majestätisch zwischen den Thierheerden einherwandelt. Einzeln, meist zu zweien, einmal sogar zu sieben beisammen, sieht man die Löwen am hellen Tage auf der Athi-Ebene einherschreiten, mitten zwischen den Gnu- und Zebraheerden, denn diese sind an den Anblick bereits so gewöhnt, dass sie kaum dem Löwen ausweichen. Ganz so majestätisch wie im zoologischen Garten sieht der Löwe dann allerdings nicht aus, meist zieht er es vor, so kurze Zeit wie nur möglich in der Nähe des Menschen zu verweilen, und sucht sein Heil in der Flucht. Es ist dies freilich kein beschleunigtes Davonrennen, sondern ein sich allmäliges Zurückziehen, wobei der Löwe nicht versäumt, hin und wieder einen Blick rückwärts nach dem Menschen zu werfen, den er jedoch nur ungern so nahe heran lässt, dass man eine Kugel anzubringen vermöchte. Trifft man ihn an dem Cadaver eines erlegten Wildes, so ist er mehr geneigt, den Menschen zu erwarten, ihn anzunehmen. Im Allgemeinen ist der centralafrikanische Löwe weniger gefährlich wie der südafrikanische.

Ueber die Gewohnheiten und den Charakter des Löwen gibt ein erfahrener englischer Jäger, Kirby, sehr belehrende Aufschlüsse. Seiner Angabe nach haben die Löwen im Allgemeinen die gleichen hervorstechenden Eigenschaften, obgleich ein jeder natürlich seine eigene Individualität besitzt, so dass es unmöglich ist, ein richtiges Urtheil über den Charakter und die Handlungsweise von einem oder zweien unter gewissen Umständen zu gewinnen, da Andere in einer ähnlichen Lage doch sehr verschieden handeln können. Scheu und zurückgezogen von Natur, sind sie nur selten während des Tages zu treffen, ausser wenn sie bei einem Mahle gestört werden, und selbst dann gehen sie sehr schnell und erschreckt fort, wenn sie die Annäherung gewahr werden. Wenn sie in unmittelbarer Nähe überrascht werden, so springen sie gewöhnlich mit tiefem, kurzem Grunzen davon. Es ist in der That des Tages über durchaus nichts von

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRUMYSLU V CECHACH

ihnen zu fürchten, wenn man sie nicht weiter belästigt oder wenn sie sich nicht in einem halbverhungerten Zustande befinden. Sie pflegen gewöhnlich unter tiefem Grollen einige Schritte gegen den Eindringling zu machen, wahrscheinlich, um ihn zu veranlassen, so schnell wie möglich sich zu entfernen, aber es ist nicht zu befürchten, dass sie unter solchen Umständen angreifen. Ein verwundeter Löwe jedoch ist ein ganz anderes Wesen und nimmt den unvorsichtigen Jäger oft an, zumal wenn er eingeengt ist. Ein Löwe greift niemals weiter als auf höchstens 27 *m* Entfernung an. Gewöhnlich aber ist die Entfernung geringer. Er beginnt mit einem anscheinend langsamen Trab — in Folge der grossen Länge des Thieres ist die schnell zurückgelegte Strecke beträchtlich — pflegt in einer Entfernung von ungefähr 20 Schritten zu halten, das grosse Haupt tief zwischen die Schultern gesenkt und dabei unaufhörlich zu brüllen. Wenn er dann nicht gehindert wird, so stürmt er mit einem heftigen Anprall an, aber springt nicht. Man hat gesagt, dass ein Löwe niemals seinen Angriff ausführen wird, wenn sein Gegenüber ihn furchtlos anschaut, aber erfahrene Jäger lachen über diese Behauptung. Einige Löwen können vielleicht durch ein kühnes Auftreten zurückgeschreckt werden, aber dazu gehört eine gewaltige Kühnheit, wenn die Löwen sich zum Angriff anschicken.

Die Löwen pflegen einmal am Tage, am Abend zwischen Sonnenuntergang und 10 Uhr, zur Tränke zu gehen, aber wenn sie während der Nacht ein Thier gerissen haben, gehen sie gelegentlich zur Tränke, zumal wenn die Beute in der Nähe vom Wasser liegt. Sie haben dann gewöhnlich schon $1\frac{1}{2}$—2 Stunden gefressen. Nach der Rückkehr fressen sie noch zwei Stunden und nehmen wieder Wasser zu sich, und nach einem dritten Besuch des Thieres trinken sie noch einmal, ehe sie für den Tag sich zur Ruhe legen. Wenn das Thier fern vom Wasser liegt, so bleiben sie dabei oder in der Nachbarschaft bis zum Morgen, aber trinken unfehlbar, nachdem sie diese verlassen haben und ehe sie sich in ihren Schlupfwinkel zurückziehen. Sie schlürfen laut und mit Ausdruck und augenscheinlichem Vergnügen und pausiren immer zwischen drei oder vier Zügen. Löwen pflegen an demselben Ort eines Flusses selten zweimal zu trinken, wenn sie nicht ein Thier in der Nähe gerissen haben, aber wenn Wasser selten ist und die Teiche von einander entfernt liegen, so sind sie natürlich gezwungen, einen Teich häufig aufzusuchen.

Während des Tages liegen sie in irgend einem dicken Busch in der Nähe des geschlagenen Thieres, häufig in einem dicken Binsendickicht oder in einer grösseren Fläche von langem, trockenem Gras, aber noch häufiger in dickem, niedrigem Busch mit vielem Schatten. In der Regel gehen die Löwen in Partien von drei oder vier auf die Jagd, aber man trifft auch nicht selten Trupps von sieben, acht oder neun.

Die Sprungkraft des Löwen ist nach Kirby's Ansicht bei weitem überschätzt, obwohl sie sehr beträchtlich ist. Die Löwen geben sich sehr selten die Mühe, selbst den kleinsten Bach zu überspringen, sondern ziehen es immer vor, herum oder hindurch zu gehen. Er bezweifelt, ob ein Löwe mehr als 20 Fuss ebenen Grund mit einem Sprunge decken könnte, obwohl er einmal eine Löwin auf ein Ufer hinaufspringen sah, welches zum mindesten 20 Fuss hoch war, und zwar ohne dass sie anscheinend irgend welche Kraft aufwandte. Ueber die Fähigkeit der Löwen, Bäume zu ersteigen, ist bis jetzt sehr wenig genau festgestellt. Man hat früher den Fall erlebt, dass eine Löwin 20 Fuss auf einem Baum kletterte, um einiges Bilton (getrocknetes Fleisch) zu holen, welches die Kaffern dort zum Trocknen ausgehängt hatten. Einem schweren männlichen Löwen würde es natürlich unmöglich sein, zu klettern, aber es scheint kein Grund vorzuliegen, warum nicht eine Löwin das thun sollte ausser, wenn sie sehr schwer ist, da dann die Kraft der Klauen nicht ausreicht, um den schweren Körper zu halten. Die Klauen der leichteren Leoparden und anderer Felisarten sind stärker im Verhältniss zu dem Gewicht, welches sie zu tragen haben, und daher erklettern diese Thiere Bäume sehr leicht. Dass ein Löwe wie ein Tiger angreift und sich an einem Baum aufrichtet, um den zu erreichen, welcher ihn verwundet hat, oder welcher seine Aufmerksamkeit nach der Verwundung auf sich gezogen hat, ist eine zweifellos feststehende Thatsache, aber es muss in der That als ungewöhnlich selbst von einer Löwin bezeichnet werden, wenn sie auf einen Baum klettert.

Ein vollkommen erwachsener Löwe pflegt 40 Pfund Fleisch auf einmal von einem Thiere zu fressen, das gross genug ist, um ihm noch einmal am nächsten Tage Nahrung geben zu können. In der zweiten Nacht pflegt er mehr zu fressen, wahrscheinlich weil er mehr Zeit hat, da doch in der ersten Nacht manche Zeit verloren gegangen ist durch das Oeffnen und Ausnehmen des erbeuteten Thieres und Abreissen des Haares. Das Fleisch wird dann in grossen Stücken verschlungen. Das Fressen wird von einem hässlichen und unangenehmen Grunzen begleitet, wenn die Nacht vorwärts schreitet und der Leib sich füllt.

Von kleineren Raubthieren sind verhältnissmässig häufig der Serval und eine Reihe anderer kleiner Wildkatzen, die man bei Tage dann und wann in hohem Grase oder niederem Buschwerke antrifft, dann auch die in Afrika stets unvermeidlichen Hyänen. Hievon ist die kleinere gestreifte Art die mehr nördliche, die gefleckte grössere die südlichere Art, doch kommen im mittleren Afrika sicher beide Arten vor. Diese Thiere bieten auch nicht den minimalsten Reiz, weder in jagdlicher noch in zoologischer Hinsicht, sie sind ein widerliches, dreistes und dabei doch feiges Gesindel, die immer und überall lästig fallen und stören.

Die Giraffenjagd endet im Allgemeinen mit einer ziemlichen Ernüchterung des Jägers. Die Thiere gehen anscheinend ganz langsam weg, man läuft ihnen nach, so schnell man vermag und gibt dann endlich die Verfolgung auf, nachdem man zu der Ueberzeugung gekommen, dass trotz der langsamen Bewegungen der Giraffe es unmöglich ist, sie einzuholen. Wesentlich günstiger gestaltet sich die Situation, wenn man sie in den Wald hineintreiben kann, wo es leicht ist, ganz nahe und unbemerkt an die Giraffe heranzukommen, wobei sie dann gänzlich den Kopf verliert.

Das Ufer des Victoriasees ist von jagdbarem Wilde wenig bewohnt, da es meist bewaldet oder angebaut ist. Dagegen sind die Ufer reich belebt von den verschiedenartigsten Wasservögeln, wie Gänsen, Enten, Kormoranen, Möven etc., und in dem See tummeln sich zahllose Flusspferde, während mitunter riesige Krokodile auf den Felsen sich sonnen. Die Jagd auf Krokodile ist meist eine hoffnungslose Sache. Sei es, dass sie auf den Felsen liegen oder auf der Oberfläche des Wassers dahintreiben, fast stets gehen sie nach dem Schusse verloren, sie sinken im Wasser unter. Hat man Zeit zu warten, so ist man sicher, sie am dritten Tage zu erbeuten, alsdann kommt das verendete Thier wieder an die Oberfläche. Meist jedoch zieht man weiter und überlässt das Krokodil seinem Schicksale.

Unterhaltender und reizvoller ist die Jagd auf die Flusspferde im See; sie entbehrt auch nicht der Gefahr, besonders wenn man vom Boote aus jagt. Das Flusspferd, wenn es einigemale beschossen, wird direct aggressiv, es greift also ohneweiters den Menschen an sowie auch das Boot. Dass angeschossene Thiere dies thun, ist recht begreiflich; da das Flusspferd eine nicht zu unterschätzende Kraft besitzt, so muss das Boot ziemlich gross sein, um erfolgreich einem Angriffe widerstehen zu können, und dies sind die Canoes von Ein-

borenen in keinem Falle. Eine Flusspferdjagd auf dem See spielt sich in den meisten Fällen in der Weise ab, dass man in einem Boote auf die im See sich tummelnden Thiere zufährt und versucht, einen Schuss in dem Augenblicke anzubringen, wo das Thier die Nase aus dem Wasser herausstreckt, um Luft zu schöpfen. Es ist durchaus erforderlich, will man das Flusspferd sofort tödten, dass die Kugel ins Gehirn dringt, und dieses ist überaus klein. Gelingt es, so sinkt das Flusspferd sofort unter und kommt am nächsten Tage wieder an die Oberfläche, wo man sich der Beute bemächtigen kann, andernfalls ist die Verfolgung recht schwierig, jedoch interessant. Diese mit der Jagd verbundenen Gefahren machen dieselbe auf dem See recht annehmbar, während es weniger waidmännisch ist, vom Ufer eines Flusses aus, die in demselben auftauchenden Flusspferde zu erlegen. *St.*

DENKSCHRIFT ÜBER KIAU-TSCHOU.

Dem deutschen Reichstag ist eine im Reichsmarineamt ausgearbeitete Denkschrift über die Entwicklung von Kiau-tschou zugegangen, welche eine Uebersicht über die Organisations- und Verwaltungsthätigkeit in dem neuen Schutzgebiete seit Abschluss des deutsch-chinesischen Vertrages vom 6. März 1898 bis Ende October 1898 gibt. Im Eingang wird betont, dass bei allen Maassnahmen der Marineverwaltung in dem neuen Schutzgebiete der wirthschaftliche Gesichtspunkt im Vordergrunde gestanden habe. Entscheidend für die Zukunft des Platzes sei — unbeschadet seiner militärisch-maritimen Bedeutung als Flottenstation — in erster Linie seine Entwicklung als Handelscolonie, als wichtiger Stützpunkt der deutschen Kaufmannschaft in Ostasien für die Erschliessung eines weiten Hinterlandes. Aus diesem leitenden Gedanken ergaben sich zweierlei Verwaltungsgrundsätze: 1. Grösstmögliche Selbständigkeit des Gouvernements gegenüber den heimischen Behörden. 2. Grösstmögliche Zurückhaltung der staatlichen Organe bei Maassnahmen auf dem Gebiete von Handel und Industrie; Zollfreiheit und grundsätzliche Gewerbefreiheit; Zurücktreten der staatlichen Verwaltung zu Gunsten weitgehender Selbstverwaltung nach Maassgabe der fortschreitenden Entwicklung des Schutzgebietes. Die Denkschrift verbreitet sich über alle in Betracht kommenden Punkte.

Sehr ausführlich beschäftigt sich die Denkschrift mit den Grundbesitzverhältnissen. Das deutsche Pachtgebiet umfasst überschläglich 540 km^2 mit etwa 60.000 bis 80.000 chinesischen Bewohnern. Von der grössten Wichtigkeit, aber auch Schwierigkeit war die Regelung der Besitzverhältnisse. Die deutsche Verwaltung hat es sich angelegen sein lassen, sowohl einem wucherischen Hinaufschnellen der Preise seitens der chinesischen Eigenthümer wie ungesunder späterer Speculation in Grundstücken vorzubeugen, und sich das Vorkaufsrecht für den überwiegenden Theil des in Betracht kommenden Gebietes gesichert. Da Land zu Bebauungszwecken von dem Gouvernement nur insoweit veräussert wird, als ein wirkliches Bedürfniss vorliegt, werden für die besser gelegenen Stellen allmälig höhere Preise geboten werden. Die gesunde Speculation ist somit nicht lahmgelegt. Die Landpreise sind in einer Höhe gehalten, dass es auch dem weniger Bemittelten möglich gemacht wird, Grund und Boden zur eigenen Niederlassung erwerben. Am 3. October 1898 haben die Landauctionen begonnen. In den fünf ersten Auctionstagen sind 105.390 m^2 zu einem durchschnittlichen Preis von 1 $ für den m^2 verkauft worden. Die höchsten Preise wurden für die Lagerplätze geboten, zum Mindestgebot gingen nur sehr wenige Parcellen fort. Auf dem Gebiete des Handelsverkehres war das bemerkenswertheste Ereigniss die Eröffnung des Freihafens am 2. September 1898 und die Errichtung eines Zollamtes im Pachtgebiete behufs Einfuhr der Waaren über die chinesische Grenze. Das Zollamt wird von Deutschen im Dienste der chinesischen Seezollverwaltung geleitet. Die Zollsätze werden nach dem für die chinesischen Vertragshäfen giltigen Tarif bestimmt. Die Freigabe der Einfuhr in das kleine deutsche Pachtgebiet konnte für den Kaufmann naturgemäss erst dadurch erhebliche Bedeutung gewinnen, dass ihm die Möglichkeit geboten wurde, seine Waaren weiterhin unter günstigen Zollverhältnissen über die chinesische Grenze gelangen zu lassen. Entsprechend liegen die Verhältnisse für den Ausfuhrhandel Kiau-tschous.

Der Bau von Eisenbahnen ist die nächste und wichtigste Aufgabe der wirthschaftlichen Erschliessung des Landes. Die Aufgabe bleibt grundsätzlich der Initiative des Privatcapitals überlassen. Ein geldkräftiges Syndicat, welches weite Kreise der deutschen Industrie umfasst, ist in Bildung begriffen; auf Veranlassung desselben haben die technischen Vorarbeiten (Tracirungen u. s. w.) für den Bahnbau bereits begonnen. Ueber die förmliche Ertheilung der Concession schweben zur Zeit noch Verhandlungen mit diesem Syndicat. Dem wichtigsten künftigen Ausfuhrgegenstand Kiau-tschous, nämlich der in Shantung zu gewinnenden Kohle, ist besondere Aufmerksamkeit gewidmet worden. Im deutschen Gebiete selbst haben sich abbauwürdige Mineralien bisher nicht gefunden.

Die Grundlage des Rechtswesens bildet der Erlass des Kaisers vom 27. April 1898, durch den Kiautschou zum Schutzgebiet erklärt wurde. Dadurch wurde das Reichsgesetz, betreffend die Rechtsverhältnisse der deutschen Schutzgebiete vom 15. März 1888, auf Kiautschou anwendbar. Den besonderen örtlichen Bedürfnissen des neuen Gebietes wurde Rechnung getragen durch die in Gemässheit des letzterwähnten Gesetzes erlassene kaiserliche Verordnung, betreffend die Rechtsverhältnisse in Kiau-tschou vom 27. April 1898. An demselben Tage wurde hiezu eine Ausführungsverordnung des Reichskanzlers erlassen. Alle Bewohner des Gebietes ohne Unterschied der Nationalität, mit Ausnahme der Chinesen, sind einander in der Jurisdiction gleichgestellt. (Vergl. § 1, Absatz 1, der kaiserlichen Verordnung.) Sie unterstehen seit dem 1. Juni 1898 sämmtlich dem deutschen Rechte nach den Normen der vorbezeichneten Gesetze und Verordnungen. Die Gerichtsbarkeit wird ausgeübt theils von dem kaiserlichen Richter als Einzelrichter, theils von dem kaiserlichen Gericht, welches aus dem Richter und zwei, beziehungsweise vier Beisitzern besteht. Der Richter ist vom Kaiser als solcher ernannt und mit allen Garantien der richterlichen Unabhängigkeit ausgestattet. Als Grundlage der Entscheidungen dient in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten für Chinesen das chinesische locale Recht, welches erforderlichenfalls durch Anhörung angesehener Ortsangesessenen ermittelt wird. Die Beibehaltung des chinesischen Strafrechtes empfahl sich nicht wegen der nach europäischen Begriffen häufig zu harten Strafen. Es ist deshalb Anlehnung an die wichtigsten strafbaren Thatbestände des deutschen Rechtes, aber unter weitgehender Berücksichtigung der Rechtsanschauungen der Chinesen zur Norm genommen.

Das Vorhandensein einer geeigneten Hafenanlage ist die Vorbedingung für eine energische wirthschaftliche Entwicklung von Kiau-tschou. Für das Gouvernement ist es nothwendig, im Besitz des Zuganges zu dem Pachtgebiete und damit auch zum Hinterlande selbst, also im Besitze des Hafens zu sein, es wird deshalb auch die eigentlichen Wasserbauten, wie Molen und Quaimauern, ausführen.

Der Gesundheitszustand war bis zum Eintritt der Regenzeit gut. Dann traten allgemein häufige Darm-

katarrhe sowohl unter der europäischen Bevölkerung, einschliesslich der Besatzung, wie auch unter den Chinesen auf. Dazu gesellte sich später eine Reihe von Ruhr- und schliesslich Malariaerkrankungen. Diesen erlagen vier Personen der Besatzung. Auch Gelenkrheumatismen waren häufig. Doch ist mit fortschreitender Verbesserung der Wohnungs- und Trinkwasserverhältnisse eine schrittweise Hebung des Gesundheitszustandes mit Sicherheit zu erwarten.

Die im Schutzgebiete eingeführten Steuern sind bereits früher bekanntgegeben worden. Bei allem Bestreben, der Colonie eigene Einnahmequellen zu erschliessen, ist aber, wie die Denkschrift ausführt, der Fehler zu vermeiden, durch eine Häufung von Steuern und Abgaben die Einnahmen steigern zu wollen, da diese das Hereinströmen von Handel und Gewerbe ernstlich gefährden — und damit die Steuerkraft des Gebietes dauernd schwächen würden. Ein Ausgleich für die vom Reich aufgewendeten Beträge wird für die ersten Jahre im Wesentlichen nur darin erblickt werden können, dass durch das Schutzgebiet und sein weites Hinterland ein neues Absatzgebiet für den deutschen Handel und die deutsche Industrie geschaffen wird.

Als Anlagen sind nebst einigen vortrefflich ausgeführten Karten eine militär-geographische Beschreibung der Grenzen des Gouvernements Kiau-tschou, eine Skizze der Flora und ein Bericht des Gouverneurs vom 12. October 1898 beigegeben. In letzterem wird u. A. über die Trägheit der Chinesen, welche kleinere Stockungen in den Arbeiten verursachte, geklagt, dazu aber betont: Im Allgemeinen hat die Bevölkerung sich sehr gut in den Wechsel der Verwaltung gefunden; ernstliche Störungen und unangenehme Zusammenstösse mit der angesessenen Bevölkerung sind überhaupt nicht vorgekommen.

CHINESISCHE BOTANIK.

Trotzdem man heute mehr als je von China spricht und seine Einwohner, dank den Berichten von Diplomaten, Missionären und Globetrotters, ziemlich bekannt sind, mangelt uns doch noch eine eingehendere Kenntniss der naturwissenschaftlichen Anschauungen jenes interessanten Volkes. Einen Anhalt dazu gibt vielleicht der Stand der Botanik in einem Lande, dem wir so viele Heil-, Nutz- und Zierpflanzen verdanken, vom Rhabarber bis zum chinesischen Apfel und vom Thee bis zur chinesischen Aster und Nelke. Wie so Vieles in China, schreibt die „Köln. Ztg.“, muthet uns auch die Behandlung dieser Wissenschaft seltsam an. Als einer der ersten und bedeutendsten Gelehrten in diesem Fache wird noch heute der Mitte dieses Jahrhunderts gestorbene Mandarin Yu-lu angesehen. Nacheinander Ceremonien-, Cultus-, Kriegs-, Finanz-, Landwirthschaftsminister und Provinzgouverneur, hatte er noch Zeit, eine grosse Botanik zu verfassen, die gegen 2000 theilweise von ihm selbst gezeichnete Tafeln enthält. Daneben stehen aber noch eine Anzahl „Kräuterbücher“ in hohem Ansehen, die zum Theil bis auf eine mythische Encyklopädie (Pen-tsao) des Kaisers Schen-nung zurückgehen, der etwa zwei Jahrtausende vor Christus gelebt haben soll. Etwas „frischer“ sind die umfangreichen Werke des Kün-fang („Schatz der Botanik“) von 1630 und des Kuang-Kün-fang („Neuer Schatz der Botanik“) von 1726; ferner ein Compendium der chinesischen Literatur, dessen botanischer Theil allein 320 Bände umfasst.

Im zweiten Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung bereiste ein gewisser Chang-Kien im Auftrage seines Kaisers Wu-ti den fernen Westen und gelangte bis zu den Ufern des Oxus, von wo er unter vielen anderen neuen Pflanzen den Safflor, „Chinesich-Roth“, die Bohne, die Gurke, den Koriander, den Sesam mitbrachte. Seitdem dauerte die Einführung nützlicher Gewächse fort, und wie im Gefolge der Buddhapriester, zu deren geistlichen Obliegenheiten auch die Pflanzenzucht gehört, die indische Flora eindrang, so erschien in späteren Zeiten mit dem Vordringen des Islam auch die Dattel. Unter dem Kaiser Wu-ti wurde der erste „botanische Garten“ eingerichtet, in dem besonders die aus dem Süden gebrachten Pflanzen ihren Platz erhielten. Wenn dabei auch die zarteren Arten zugrunde gingen, so haben doch viele werthvolle Bereicherungen der Landesflora, Erbse, Spinat, weisser Senf, Wassermelone u. s. w., hier ihren Ausgangspunkt zu suchen. Von nun ab wandten sich die Gelehrten mit noch grösserer Sorgfalt der Botanik zu. In einer neueren Encyklopädie von 1735 sind 16 Bände der Abstammung verschiedener Pflanzen gewidmet. Man machte sich bald die ganze Welt tributpflichtig. Kartoffeln kamen über Europa, der Mais, die hauptsächliche Nahrung der niederen Volksclassen, unzweifelhaft aus Amerika. Bemerkenswerth sind auch die Benennungen, die man im Chinesischen den Pflanzen zu geben pflegt. Wie wir gewöhnt sind, die Pflanzen nach gewissen äusseren Aehnlichkeiten — Blutströpfchen, Katzenpfötchen — oder nach medicinischen Wirkungen — Grundheil, Wohlverleih — zu benennen, so bezeichnen die Chinesen viele ihrer Pflanzen nach ihrer Verwendung; so z. B. die Betelnuss pin-lang, etwa so viel wie „Willkommen“, weil man sie dem eintretenden Gaste mit dieser Anrede anzubieten pflegt. Die Wassermelone heisst si-kia, westlicher Kürbis, die den Buddhisten heilige ficus religiosa auch bei ihnen tao-chu, Baum der Weisheit. In der chinesischen Schrift, die ja Vieles mit der Malerei der Hieroglyphen gemein hat, wird der Thee beispielsweise durch zwei Zeichen dargestellt; bei dem einen, volksthümlichen Namen tscha wird das Zeichen für „Kraut“ über das für „Gold“ gesetzt: „goldwerthes Kraut“, bei dem anderen, literarischen Namen ming das Krautzeichen über das für „Ausdehnung“: „Kraut, das im siedenden Wasser sich ausdehnt.“ In ähnlicher Weise kommt das Zeichen für „Kraut“ in etwa 2000 Verbindungen, für ebensoviele Pflanzen, vor, dasjenige für „Baum“ in nahezu 1500.

Wie bekannt, reicht die chinesische Gartenkunst bis ins graue Alterthum hinauf. Schon früh waren Preise für schöne Neuheiten in Blumen und Früchten ausgesetzt, und Liebhabereien verschafften manchen unter ihnen einen hohen Werth. So zahlte man in Peking seinerzeit für einen echten Jasminstrauch, dessen Blüthe zum Parfumiren von Thee, Liqueuren, Syrupen u. dgl. benützt wurde, bis zu 50 M. Eine andere Pflanze, Pergularia odoratissima, galt für so kostbar, dass der Vicekönig der Provinz Tschukiang gehalten war, alljährlich einige Stöcke davon für die kaiserlichen Gemächer nach Peking zu senden. Ein eigenthümlicher Geschmack der Chinesen bethätigt sich auch darin, dass sie sich vielfach bemühen, Zwergpflanzen heranzuziehen. Missionäre versichern, dass sie vierzigjährige Cypressen und andere Coniferen gesehen hätten, die bei voller Ebenmässigkeit des Wuchses nicht mehr als zwei Fuss Höhe gehabt hätten. Auf ähnliche Weise wissen sie auf ihren engen Blumenbeeten Seen, Felsen, Berge und Flüsse im Kleinen darzustellen. Grössere Gärten finden sich besonders im Umkreise der Gräber und Pagoden, wo man mächtige Bambusalleen, prachtvolle Thujas, kastanienblättrige Eichen, Trauerweiden und Cypressen u. s. w. in reicher Auswahl und in den schönsten Exemplaren bewundern kann. In den Landschaftsgärtnereien, worin die Chinesen uns vielfach übertreffen, sieht man Paulownien und Katalpen, Gleditschien und Magnolien, Deutzien und alle Arten Spiräen, und zwischen all diesen Bäumen bis hoch in ihre Kronen hinauf ziehen sich die blauen Guirlanden der Glycine, die Ranken der mongolischen Clematis

und die mit gelben Blüthen überdeckten Zweige der Rosa Bancksia. Auch versteht der Chinese die merkwürdigsten Pfropfungen zu erzielen, wie Eiche auf Kastanie, Weinrebe auf Brustbeerenbaum, Pfirsich auf Dattelpflaume. „Sie pfropfen die Quitte auf den Orangenbaum," schreibt ein Missionär, „und erhalten danach eine längliche Frucht von der Grösse einer kleinen Melone, deren Farbe, Fleisch, Kerne, Geruch und Geschmack zwischen der Orange und Quitte die Mitte halten." Ausserhalb der Gärten findet man im Osten nur selten Bäume, da eine kaiserliche Verordnung dieselben zu Gunsten des Getreidebaues beseitigen liess. Den wenigen bei den Gräbern stehen gebliebenen wird daher eine um so sorgsamere Pflege und Verehrung gewidmet. Ueberhaupt bringt der Chinese den Pflanzen eine Art mystischer, hingebender Zuneigung entgegen, die ihn oft zu den schönsten Poesien begeistert. Es ist daher nicht zu verwundern, dass er damit ein Streben zu den höchsten Leistungen im Gartenbau verbindet. „Ich halte es für werthvoller," sagte der Kaiser Kang-hi in der von ihm herausgegebenen Naturgeschichte, „meinen Unterthanen eine neue Frucht zu verschaffen, als hundert Porzellanthürme zu bauen."

Die Landwirthschaft greift, wie schon angedeutet, bis auf den mythischen Kaiser Schen-nung zurück, der als erster seines Volksstammes Getreide säete. Zum Andenken an diesen göttlichen Stifter des Getreidebaues geschieht es noch heute, dass der „Sohn des Himmels", angethan mit gelben Kleidern und einen von Ochsen gezogenen Pflug lenkend, um die Zeit der Frühlings-Tag- und Nachtgleiche unter Vorantritt des Stadtoberhauptes von Peking und gefolgt von allen Prinzen, die historischen fünf Getreidearten: den Reis, das Korn, zwei Arten von Hirse und die Soja aussäet. Fünf ist in China die heilige Zahl. Wie die Maasse sich durch fünf theilen lassen, so gibt es auch fünf Facultäten, fünf Glückseligkeiten, fünf Elemente, Wasser, Feuer, Holz, Metall und Erde. Ausser den Getreidefrüchten erntet man in China noch eine Art Wassernuss, zahlreiche Pilze, besonders Champignons, und viele Gemüsearten. Ebenso mannigfaltig ist auch ihr Obstbau: Datteln, Cocos, Mangos, Bananen, Brotbäume, Ananas und andere Tropenfrüchte sind allgemein verbreitet. Die Höhenunterschiede des Landes bewirken, dass man auf den Märkten oft die Früchte aller Klimate vereinigt findet. Die Hauptfrucht ist aber ohne Zweifel der in China heimische Pfirsich, dessen winterliche Blüthe dort als Symbol der Liebe und Treue dient. Die Aprikose wird als weniger werthvoll angesehen. Neben Birnen und Pflaumen gilt als das volksthümlichste Obst die weit verbreitete Orange und die Kakifeige. Frisch von orangegelber Farbe, nimmt sie getrocknet eine scheibenartige Form an und wird so nach Art der Rosenkränze an Fäden gereiht. Ueberall sieht man in China den Bambus. Er hat sich fast allen Boden- und Temperaturverhältnissen des Landes angepasst und erreicht namentlich im Süden ein ebenso rasches wie hohes Wachsthum. Man hat schon Fälle verzeichnet, dass ein starker Bambus binnen 24 Stunden um 60—90 *cm* zunahm und in wenigen Monaten eine Höhe von 20 *m* erreichte. Diese stattlichen Arten findet man besonders in der Nähe von Pagoden. Zu welchen unzähligen Diensten diese Pflanze herangezogen wird, zu Gemüse und Leckerbissen, zu Seilen und zu Papier, zu Schiffsmasten und Damenfächern, ist bekannt. Häuser und Dörfer werden aus Bambus erbaut, und andere schwimmen auf Bambusflössen. Besondere Erwähnung verdient noch der Maulbeerbaum. Auch seine Cultur mitsammt der auf ihn angewiesenen Seidenraupe wird auf den alten Kaiser Schen-nung zurückgeführt. Nachweislich war den Chinesen schon länger als 2000 Jahre v. Chr. die Herstellung und das Färben der Seide bekannt. Ihr vor Allem verdankt das Land durch viele Jahrhunderte seine hohe Blüthe und seinen Reichthum. Ebenso lange blieb der Seidenbau Geheimniss der Chinesen. Noch in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung galt 1 *kg* eingeführte Naturseide in Kleinasien etwa 15.000 M., Purpurseide bis 40.000 M. Auf die Ausfuhr der Eier war Todesstrafe gesetzt. Erst im VI. Jahrhundert nach Christi gelang es persischen Mönchen, Raupeneier und Maulbeersamen heimlich nach Constantinopel zu bringen, und von da ab beginnt in kleinen Anfängen die abendländische Seidencultur.

Allerwärts stehen die chinesischen Farben in hohem Ansehen. Sie werden, abgesehen von den Metallfarben, die den eigentlichen Malern vorbehalten sind, in der Hauptsache aus dem Pflanzenreich bezogen. Die Vergoldung wird dann auf die Weise hergestellt, dass man mit einem Pinsel die Umrisse der Zeichnung mit dem Milchsaft einer Art Gelbholz aufträgt und Blattgold darüber legt, das von dem Saft festgehalten wird. Die kaiserliche Sonnenfarbe des Gelb, Kianghoang, in der sich ausschliesslich „der Sohn des Himmels" seinem Volke zu zeigen pflegt, wird nur aus der Kurkumawurzel gewonnen. Es mag uns Manches von alledem kindlich erscheinen. Wenn es uns aber gelingt, die Schwierigkeiten der Sprache zu überwinden und einen tieferen Einblick in den Gang und die Geschichte der Entwicklung Chinas zu thun, so werden wir reichen Anlass finden, ein wenn auch eigenthümlich, so doch wissenschaftlich und industriell hoch entwickeltes Volk zu bewundern, das unseres wachsenden Interesses würdig ist.

CHRONIK.

Asien.

Arabien. Die Aufständischen in Jemen bringen den türkischen Truppen zwischen Hodeida und Sana eine Schlappe bei. Das Gebiet von Hudschur soll von den Empörern gesäubert sein; doch verlangt Abdullah Pascha neuerdings Verstärkungen.

Russisch-Centralasien. Auf der neuangelegten Eisenbahnlinie Merw—Kuschk (Strasse nach Herat) wird der Verkehr eröffnet.

Indien. Der Mad Mullah besetzt die die Strasse Pandschkora—Tschitral beherrschenden Berge und bedroht den Verkehr auf dieser Strasse. Er wird von den Truppen des Nawwab von Dir zurückgedrängt, und im Sebudschnithale finden mehrere Gefechte zwischen beiden Theilen mit beiderseitigen Verlusten statt. Der Mad Mullah wird von vielen Anhängern verlassen und zieht sich, vom Nawwab von Dir verfolgt, gegen den Indus und Kuhistan zurück; die Stämme aus dem Swatthale erklären ihm, dass sie mit ihm nichts mehr zu thun haben wollen, und versprechen auch der indischen Regierung, an seinen Unternehmungen und anderen Grenzaufständen nicht mehr theilnehmen zu wollen. — Die Beulenpest nimmt in der Präsidentschaft Bombay ab, doch in der Stadt Bombay zu; letzteres ist auch in Madras, Mysore und in den Centralprovinzen der Fall.

Birma. Die Chinesen wollen bei der Bestimmung der birmanisch-chinesischen Grenze nicht mitwirken, was daraus hervorgeht, dass der chinesische Bevollmächtigte als Abgesandter des Vicekönigs von Yünnan keine Instructionen hat, da solche auch dieser nicht von Peking erhalten hat.

Siam. Bei Kentao am Mekong kommt es zu einem feindlichen Zusammenstoss zwischen einer siamesischen Abtheilung und der Begleitmannschaft eines französischen Beamten, da dieser den Siamesen den Befehl gibt, die nach dem Vertrage von 1893 festgesetzte 25 Kilometer-Zone bei Luang-Prabang zu räumen.

Mongolei. In der östlichen Mongolei wird ein periodisches Auftreten der Pest festgestellt.

China. Die Aufstandsbewegung im Yangtse-Gebiete macht rasche Fortschritte. Itschang ist bedroht, und der Vicekönig von Hupeh sendet Truppen dahin ab. Die Provinz Hupeh ist ebenfalls insurgirt, und bei einer Christenrevolte wird ein französischer Priester ermordet. Zwischen den Aufständischen und den kaiserlichen Truppen kommt es bei Sah-Tschiao-Tsang zu einer Schlacht, aus welcher die Letzteren als Sieger hervorgegangen sein sollen. — Eine französische Expedition geht den Yangtse aufwärts nach dem Aufstandsgebiete von Kweitschau ab. — Der Aufstand in Szetschuan breitet sich immer mehr aus, und es finden ernste Christenverfolgungen statt. Der französische Gesandte verlangt vom Tsungliyamen, dass er binnen zehn Tagen die Freilassung des französischen Missionärs Fleury und des chinesischen Priesters Huang, die seit Monaten von den Rebellen Yu-Mang-tse's, des Führers der Aufständischen in Szetschuan, gefangen gehalten werden, erwirke; die chinesischen Behörden erklären dies für unmöglich, da sie machtlos sind, und verlangen Fristverlängerung. — Die Lage in Nanking ist unverändert. Der französische Consul fordert eine beträchtliche Vergrösserung der französischen Niederlassung als Entschädigung für den Juli-Aufruhr. Der Taotai willigt ein, wenn dem auch die Vertreter der anderen Mächte zustimmten. Die Gesandten Grossbritanniens und der Vereinigten Staaten erheben dagegen Einspruch. — In Port Arthur und Talienwan werden russische Schulen errichtet. — Die Kaiserin-Witwe empfängt die Gemahlinnen der fremden Vertreter am chinesischen Hofe.

Philippinen. Die Aufständischen erneuern den Angriff auf Iloilo; die Stadt wird von den Spaniern geräumt und von den Philippinern besetzt. Die Spanier räumen alle Garnisonsorte auf den südlichen Inseln, ausser Tamboanga und Mindanao. Die Amerikaner verlangen von den Aufständischen die Auslieferung der in deren Händen befindlichen spanischen Gefangenen; die Insurgenten weigern sich und verlangen ein Lösegeld von 20 Millionen Dollars. Die Philippiner sind entschlossen, die Herrschaft der Vereinigten Staaten nicht anzuerkennen.

Afrika.

Marokko. An der marokkanischen Grenze kommt es zwischen den feindlichen Stämmen der Beni-Guils und Beni-Djids zu einem Kampfe, wobei die Letzteren vollständig vernichtet werden. — Nach Tafilet werden Verstärkungen abgeschickt.

Abessynien. Ras Makonnen, Menelik's General, macht dem Ras Mangascha Friedensvorschläge. Dieser zieht seine Avantgarde von Amba Alagi zurück und lässt den Negus Menelik um Verzeihung bitten. Ras Makonnen kommt in Makalle an, Ras Mangascha befindet sich mit einer kleinen Zahl Soldaten in Agame. — Der Eisenbahnviaduct auf der Linie zwischen Dschibuti und Harrar ist fertiggestellt; die Strecke hat bereits 35 *km* erreicht.

Aegyptischer Sudan. Ahmed Fadhil befindet sich mit 1000 Anhängern östlich vom Blauen Nil, und es werden seine Bewegungen von Oberst Lewis beobachtet. Der Khalif befindet sich mit einer Anzahl seiner Anhänger zwischen dem Weissen Nil und den südlich von Kordofan gelegenen Bergen. — Marchand räumt mit seiner Abtheilung Faschoda. Die französische Flagge wird herabgelassen, die britische und ägyptische Flagge werden auf dem Fort gehisst, und dieses wird sofort von ägyptischen Truppen besetzt. Marchand bricht nach dem Sobatflusse auf. — Nach der Ankunft Lord Kitchener's in Omdurman wird die Herstellung von Telegraphenlinien nach Faschoda und Sobat und auch zwischen Kassala, Gedaref und Sennaar begonnen werden.

Britisch-Westafrika. Mehrere Colonnen des westafrikanischen Regimentes werden nach Kwellu, Panguma, Karene, Bumban und Koniadugu detachirt; man erwartet kein Gefecht. — Die Furcht vor einem Einfalle der Sofas in den Kwellu-District hat sich als unbegründet erwiesen. — In Kwellu werden 29 Gefangene abgeurtheilt. — Bai Bureh ist noch in Karene eingesperrt.

Nigergebiet. Eine Abtheilung der westafrikanischen Grenztruppe, die einen eingeborenen Häuptling zu bewegen sucht, Kähne zur Beförderung von Lebensmitteln auszurüsten, wird am Niger, in der Nähe von Yelwa, zwischen Jebba und Ilo von den Eingeborenen überfallen, und der führende Lieutenant Keating, ein Corporal und zwölf Mann der eingeborenen Truppen werden getödtet. Zur Züchtigung für den Ueberfall geht eine Truppenabtheilung nach dem Thatorte ab.

Britisch-Ostafrika. Eine 30 Mann starke Abtheilung des 27. Balutschi-Regimentes wurde auf dem Marsche nach Malindi von Aufständischen angegriffen. Ein Officier und 12 Mann sind gefallen, 9 Mann wurden leicht, der englische Lieutenant Hannynton, der die Abtheilung befehligte, schwer verwundet. Der Nachhut gelang es, die Aufständischen zurückzuschlagen und die Verwundeten nach dem 14 englische Meilen entfernten Platz Kisalizi zu bringen, den Balutschis besetzt hielten. Beim Kampfe verloren die Aufständischen 100 Mann, erbeuteten jedoch Gewehre und Gepäck. Später griffen sie auch Kisalizi an, wobei sie 25 Mann verloren. Zur Verfolgung der Aufständischen sind Verstärkungen abgegangen.

Congostaat. Zwei Handelsagenten, Badard und Gyssels, wurden vom Stamme Budscha in Dundu Sana am oberen Congo überfallen und sammt 30 Soldaten, die sie begleiteten, getödtet. Auch eine Abtheilung von 40 Schwarzen, die unter der Führung von zwei weissen Officieren, Ceulemans und Kessels, nach dem Thatorte entsandt wurde, wurde überfallen und massacrirt, und alle vier Weissen wurden von den cannibalischen Siegern gefressen. Die mit der Bestrafung der Menschenfresser beauftragte Expedition Doorne, bestehend aus sechs Weissen, darunter Lothaire, und 35 Schwarzen, entgeht einem ihr von den Cannibalen gelegten Hinterhalte und zerstreut den Stamm.

Portugiesisch-Ostafrika. Die Beira-Eisenbahnlinie hat eine Länge von 70 Meilen erreicht.

Zambesia. Hier herrscht grosse Nothlage unter den Auswanderern, da es wenig Arbeit gibt und an Mehl mangelt.

Südafrikanische Republik. Der Aufstand im Magato-Lande wird niedergeworfen, und die feindlichen Stämme werden zerstreut. Die gegen Mpefu operirenden Truppen der südafrikanischen Republik nehmen die Stellung der Aufständischen und machen viele Gefangene; Mpefu floh nach dem Limpopo.

Zanzibar. Die von Madagaskar kommenden Schiffe werden wegen der dort vorgekommenen Pestfälle einer Quarantaine unterworfen.

Madagaskar. Die aufständische Bewegung in Madagaskar ist noch nicht völlig unterdrückt. Die Pest bleibt auf Tamatave beschränkt. Seit Beginn der Epidemie beträgt die Zahl der Opfer Ende December 108, darunter 57 Madagassen, 50 Creolen von den Inseln Reunion und Mauritius und ein Europäer. Im Innern der Insel werden Vorsichtsmaassregeln getroffen.

Australien.

Samoa. Ein Theil der Häuptlinge erwählt Mataafa zum Könige, ein anderer Theil erhebt dagegen Einspruch. Auch Tamasese soll oder wird zum Könige ausgerufen werden. In Folge der Wahl Mataafa's brechen Unruhen aus, und dessen Anhänger nehmen eine kampflustige Haltung an. Der deutsche Consul nimmt ungeachtet der Neutralitätserklärung der Consuln für Mataafa Partei.

MISCELLEN.

Der Eisenbahnbau in dem Kaiserreich Siam schreitet unter der Leitung zweier preussischer Baubeamten rüstig vorwärts. Ursprünglich hatte die dortige Regierung dem Privatbahnsystem sich zugeneigt und an einige englische und dänische Unternehmer Concessionen für wichtige Linien ertheilt. Sie machte aber namentlich bei der Hauptbahn, die von der Hauptstadt Bangkok zu dem wichtigen Handelsplatze Korat führen sollte, schlechte Erfahrungen; die vertragsmässigen Fristen wurden von dem Concessionär nicht eingehalten, die Ausführung entsprach auch nicht den Anforderungen des Vertrages und liess in jeder Beziehung zu wünschen übrig. Da entschloss sich vor wenigen Jahren die siamesische Regierung auf eigenste Initiative des Kaisers hin, die Anlegung von Bahnen selbst in die Hand zu nehmen, und berief an die Spitze des technischen Eisenbahndepartements den preussischen Baurath Bethge, der bis dahin im Dienste der Firma Krupp gestanden hatte. Bethge und unter ihm der preussische Bau- und Betriebsinspector Gehrts leiten auch jetzt noch die ziemlich umfangreichen Eisenbahnbauten des Staates Siam.

Die wichtigste Linie ist die von Bangkok nach Korat, dem Platze, von dem aus der sehr rege Handel mit den östlichen volkreichen Laosländern betrieben wird. Bis jetzt ist dieser Ort durch einen mächtigen und in Folge seiner Fieberdünste fast nicht zu durchschreitenden Urwald von dem Menamthal und dem südlichen Siam getrennt; der Verkehr wird durch Ochsenwagen aufrecht erhalten, stockt aber während der Regenzeit vollständig. Diese schwierigen Verhältnisse wird die Fertigstellung der Bahn beseitigen. Schon jetzt rüstet sich der Handel Bangkoks für die ihm in Aussicht stehende Erweiterung: die Errichtung von Filialen zur Belebung des Einfuhrgeschäftes wird für Korat geplant; ein grosser Ring von Reishändlern und Reismüllern ist bereits zur Ausbeutung der weiten, zu beiden Seiten der Bahn sich hinziehenden Reisfelder von chinesischen Kaufleuten Bangkoks gebildet worden und lässt es sich angelegen sein, längs der jeweilig eröffneten Bahnstrecken Lagerhäuser anzulegen und dem siamesischen Reisbauer seine Ernte gleich vom Felde weg abzukaufen; der grosse Holzreichthum der Urwälder verspricht reichen Gewinn, Hölzer werden dort gefunden, die sonst nicht bekannt sind und wegen ihrer Härte nur mit Werkzeugen von amerikanischem Hartstahl bearbeitet werden können, von den Siamesen auch wegen ihrer Dauerhaftigkeit Tausendjahrholz genannt.

Die Bahn war, als die Regierung sie dem englischen Concessionär abnahm, auch in ihren angeblich fertigen Theilen meist unbrauchbar. Es galt daher, zunächst diese Strecken in gebrauchsfähigen Zustand zu bringen und die Bahn dann nach und nach durch den Urwald vorzuschieben. Die Linie folgt zunächst dem Thale des Menam bis oberhalb Ayuthia und zweigt dann nach Osten fast rechtwinklig ab; die Gesammtlänge ist auf 265 *km* etwa veranschlagt. Dem öffentlichen Verkehr ist die Strecke Bangkok—Gengkoi übergeben (125 *km*), und zwar für den Personenverkehr die Strecke Bangkok—Ayuthia (71 *km*) seit dem 28. März 1897 und die Strecke Ayuthia—Gengkoi (54 *km*) seit dem 1. November 1897, für den Güterverkehr die ganze Strecke Bangkok—Gengkoi seit dem 31. Jänner 1898. Seit dem 24. November 1897 werden zweimal wöchentlich Personen schon bis Hinlap mit Materialzügen befördert. Die ganze Bahn hofft man bis zum 1. April 1900 fertigstellen zu können.

Der von Baurath Bethge kürzlich erstattete erste Jahresbericht, der die Zeit vom 1. April 1897 bis zum 31. März 1898 umfasst, stellt nach der „Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen“ fest, dass unter Berücksichtigung der besonderen Betriebsverhältnisse das Ergebniss dieses Zeitraumes befriedigend zu nennen ist; es ergab sich nach reichlichen Abschreibungen und Rücklegungen für die letzten Monate, in denen die Strecke Bangkok—Gengkoi für den Personenverkehr eröffnet war, ein Reingewinn von 1·5 Percent des rund 8,000.000 Ticals (= rund 10,000.000 Mark) betragenden Anlagecapitales dieser Strecke. Mit Sicherheit ist auf eine ganz erhebliche Verkehrssteigerung zu rechnen, sobald erst die Bahn fertiggestellt sein wird, da dann nicht nur der Handel mit Korat sich aller Voraussicht nach gewaltig heben wird, sondern auch der Wettbewerb der Menamdampfschiffahrt, der jetzt den Personenverkehr zwischen Bangkok und Ayuthia hemmend beeinflusst, sich weniger störend geltend machen wird. Zur Zeit verkehren täglich drei Züge in jeder Richtung auf der Bahn, und zwar je einer zwischen Bangkok und einem Vororte, der Hauptstadt Klong Rangsit, zwischen Bangkok und Ayuthia und zwischen Bangkok und Gengkoi.

Ausser dieser — amtlich Nagara Rajasima genannten — Eisenbahn beschäftigen die siamesische Regierung zunächst noch zwei weitere Projecte: die Bahn Ayuthia—Lophburi und die Bahn Bangkok—Petchaburi. Erstere, etwa 45 *km* lang, ist der Anfang der grossen, 600 *km* langen Transversalbahn nach Chieng-Mai, die nach China hinein fortgesetzt werden soll; sie folgt zunächst der Bahn Bangkok—Korat und führt von Ban Mayce ab direct nach Norden; sie soll ebenfalls bis zum 1. April 1900 bis Lophburi fertiggestellt sein.

Die Bahn Bangkok—Petchaburi (160 *km* lang) ist bestimmt, den siamesischen Theil der malayischen Halbinsel enger an das Hauptland anzuschliessen, und wird deshalb später voraussichtlich bis zur Südgrenze, bis zur Höhe des auf der Westküste liegenden Penang, fortgesetzt werden.

Bombays Zukunft. In Indien erscheint unter dem Titel „Indian Medical Record“ eine neue Fachzeitschrift, die sich in einem Leitartikel mit der Zukunft von Bombay beschäftigt. Die darin ausgesprochene Ansicht ist einer kurzen Wiedergabe werth. Es heisst da: Bombay befindet sich seit dem August 1896 in den Klauen der Pest und ist jetzt in die dritte Epidemie eingetreten. Von October 1896 bis Februar 1897 sind 398.000 Menschen aus Bombay geflohen. Die Zurückgebliebenen haben sich allmälig mit der Pest vertraut gemacht, so dass bei dem letzten neuen Ausbruche keine allgemeine Flucht mehr stattfand. Viele der vorher Geflohenen aber haben nicht gewagt, zurückzukehren, da die Epidemien zu rasch aufeinander folgten. Hinter alledem steht die schreckliche und unheilbar ungesunde Lage der Stadt. Trotz aller Bemühungen der britischen Gesundheitsbeamten und der Ausgabe ungeheuerer Geldsummen seit einer Reihe von Jahren ist der heutige Stand der Dinge der folgende: Das Grundwasser von Bombay befindet sich in beständigem Steigen und erreicht mit jedem Jahre einen um etwa 20 *cm* höheren Stand. Vor elf Jahren befand sich die Grundwasserfläche noch mehr als 3 *m* unter der Erdoberfläche, im vorigen Jahre nur noch 1·2 *m*. Zwei Ursachen haben dazu beigetragen: erstens die vom Anfang an ungenügende Entwässerung und zweitens die Einführung einer reichlichen Wasserversorgung ohne eine genügende Canalisation. Da sich so die zugeführten Wassermassen anhäuften und den Boden durchtränkten, erwies sich die Wasserversorgung nicht als ein Segen, sondern als ein wahrer Fluch. Die bankerotte Lage der Stadt in Folge des langen geschäftlichen Stillstandes lässt keine Hoffnung übrig, dass dieser unterirdische Ansteckungsherd beseitigt werde, und es wird früher oder später der letzte Bewohner der Stadt vernichtet oder ausgetrieben werden. So wird sich auf der Stätte, wo sich früher die grossmächtige Stadt Bombay befand, nur noch ein Ruinenfeld erheben.

Verantwortlicher Redacteur: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

Inv. Čs 8054

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXV. Jahrgang. WIEN, JÄNNER 1899. Nr. 1 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:

Ganzjährig ö. W. fl. 5.—, M. 10.—, Frs. 12.50 ohne Postversendung.
" " " fl. 5.60, M. 11.20, Frs. 14.— mit "

Insertionsbedingungen

Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite ö. W. fl. 5.—.

Dr. Leopold Anton und Marie Dierl'sche

Preisaufgaben-Stiftung.

Im Sinne des Stiftbriefes über die Dr. Leopold Anton und Marie Dierl'sche Preisaufgaben-Stiftung ist von Seite des Professoren-Collegiums der philosophischen Facultät an der k. k. Universität in Wien als Thema der vierten philologischen Preisaufgabe gewählt worden:

„Der Einfluss des Arabischen und Persischen auf das Türkische."

JEDNOTA K POVZBUZ... PRUMYSL... V C... CHACH

Für die beste Lösung dieser Aufgabe wird durch den gefertigten Ausschuss als Stiftungs-Curatorium hiemit ein Preis von Fünfzig k. k. Ducaten ausgeschrieben.

Bewerbungs-Bedingnisse.

Zur Bewerbung werden gemäss dem Stiftbriefe nur Personen zugelassen, welche das Staatsbürgerrecht in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern besitzen.

Die Arbeiten, welche noch nicht veröffentlicht worden sein dürfen und in deutscher Sprache abgefasst sein müssen, sind in Reinschrift bis längstens 1. Juli 1899 gegen Bestätigung bei dem Decanate der philosophischen Facultät der k. k. Universität in Wien einzureichen.

Jede Arbeit ist mit einem Motto zu versehen und derselben ein versiegeltes, mit dem gleichen Motto versehenes Couvert beizulegen, in welchem ein Blatt mit dem Vor- und Zunamen, dem Stande und der genauen Adresse des Autors und, falls nicht schon aus der Stellung des Preisbewerbers seine österreichische Staatsbürgerschaft hervorgeht, ein Beleg der letzteren enthalten sein muss. Auf der Arbeit selbst darf sich keine Hindeutung auf die Person des Autors vorfinden.

Die Prüfung der Arbeiten und die Entscheidung über die Preisbewerbung, welche dem Professoren Collegium der philosophischen Facultät der k. k. Universität in Wien zusteht, wird mit thunlichster Beschleunigung stattfinden.

Das Autorrecht an der prämiirten Arbeit verbleibt dem Verfasser.

Die Zuerkennung des Preises kann unterlassen werden, wenn keine der eingereichten Arbeiten des Preises würdig erachtet werden sollte.

Nichtprämiirte Arbeiten werden gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung zurückgestellt.

Wien, am 29. November 1898.

Vom Ausschusse der niederösterr. Advocatenkammer
als
Curatorium der Dr. Leopold Anton und Marie Dierl'sche Preisaufgaben-Stiftung.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements:

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7.

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und

elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

Verlag von **F. Fontane & Co.**
Berlin W. 35.

Von hervorragender literarischer Bedeutung

sind die

SCHRIFTEN

von

Rudolf Lindau.

Erzählungen eines Effendi.

Preis geheftet M. 2.—, gebunden M. 3.—.

Türkische Geschichten.

Preis geheftet M. 6.—, gebunden M. 7.50.

Der Fanar und Mayfair.

Preis geheftet M. 6.—, gebunden M. 7.50.

Schweigen. Novellen.

Preis geheftet M. 2.—, gebunden M. 3.—.

Gesammelte Romane und Novellen

sechs Bände.

Preis geheftet M. 18.—, gebunden M. 24.—.

K. K. PRIV. SÜDBAHN-GESELLSCHAFT.

Auszug aus dem Fahrplane der Personenzüge.

Abfahrt von Wien:

5.50 Früh (Personenzug): Mürzzuschlag, Kanizsa, Budapest; Güns (Dienstag und Freitag); Pakrácz-Lipik; Essegg, Sarajevo; Agram; Aspang.

7.20 Früh (Schnellzug): Leoben, Vordernberg, Venedig (via Pontafel), Kanizsa, Essegg, Sarajevo, Pakrácz-Lipik, Agram; Budapest (via Pragerhof); Neuberg, Aflenz.

8.10 Früh (Schnellzug): Triest, Fiume, Pola, Sissek (via Steinbrück), Gunobitz, Klagenfurt, Villach, Bozen, Meran, Arco, Innsbruck (via Marburg), Welfsberg, Luttenberg (Gleichenberg), Köflach.

1.15 Nachmittags (Postzug): Triest, Görz, Venedig; Fiume; Pola, Rovigno, Sissek, Brod, Banjaluka; Leoben, Vordernberg; Neuberg, Aflenz.

1.40 Nachmittags (Personenzug): Barcs, Agram, Kanizsa, Güns.

2.55 Nachmittags (Personenzug): Wiener-Neustadt, Aspang, Kanizsa, Budapest.

4.30 Nachmittags (Personenzug): Graz, Leoben.

5.25 Nachmittags (Personenzug): Wiener-Neustadt, Steinamanger.

7.40 Abends (Personenzug): Kanizsa, Budapest, Pakrácz-Lipik; Essegg, Bosnisch-Brod; Agram, Sissek, Sarajevo.

8.20 Abends (Schnellzug): Triest, Görz, Venedig, Rom; Mailand, Genua; Pola, Rovigno; Fiume; Sissek, Banjaluka, Budapest (via Pragerhof).

9.— Abends (Postzug): Triest, Görz, Venedig, Rom, Mailand; Pola, Rovigno, Agram; Gonobitz, Budapest (via Pragerhof); Klagenfurt, Wolfsberg, Meran, Arco, Innsbruck (via Marburg); Luttenberg, Köflach, Wies; Stainz, Leoben, Vordernberg.

9.45 Abends (Schnellzug): Marburg, Klagenfurt, Franzensfeste, Meran, Arco, Innsbruck (via Marburg).

Ankunft in Wien:

6.40 Früh (Postzug): Triest, Rom, Mailand, Venedig, Görz; Pola, Agram, Budapest (via Pragerhof); Arco, Innsbruck, Klagenfurt, Wolfsberg (via Marburg); Luttenberg, Köflach, Wies; Stainz, Leoben.

8.53 Früh (Personenzug): Kanizsa, Bosnisch-Brod, Essegg; Pakrácz-Lipik, Agram, Budapest (via Oedenburg).

9.— Vormittags (Schnellzug): Marburg, Arco, Meran, Innsbruck, Klagenfurt (via Marburg), Leoben.

9.40 Vormittags (Personenzug): Steinamanger, Güns.

10.— Vormittags (Schnellzug): Triest, Rom, Mailand, Venedig, Görz; Pola, Rovigno; Fiume, Sissek, Agram, Budapest (via Pragerhof).

1.15 Nachmittags (Personenzug): Graz, Leoben, Vordernberg; Aflenz.

1.35 Nachmittags (Personenzug): Kanizsa, Güns (Dienstag und Freitag), Wiener-Neustadt.

4.— Nachmittags (Postzug): Triest, Görz, Venedig, Pola; Rovigno; Fiume, Sissek, Agram; Radkersburg, Köflach, Wies; Stainz, Vordernberg, Leoben, Neuberg.

5.35 Nachmittags (Personenzug): Barcs, Kanizsa, Budapest, Güns, Agram, Oedenburg, Wiener-Neustadt.

9.— Abends (Personenzug): Sarajevo, Essegg; Agram, Budapest, Kanizsa; Pakrácz-Lipik (via Oedenburg); Gutenstein.

9.35 Abends (Schnellzug): Triest, Görz, Pola, Rovigno; Fiume; Brod, Sissek (via Steinbrück); Budapest (via Pragerhof); Gonobitz, Villach, Klagenfurt, Wolfsberg; Luttenberg, Köflach.

9.45 Abends (Schnellzug): Venedig (via Pontafel), Bozen, Meran, Arco, Innsbruck; Leoben, Vordernberg; Neuberg, Aflenz.

Schlafwagen verkehren mit den Schnellzügen (Wien ab 8.20 Abends, Wien an 10.— Vormittags) zwischen **Wien-Triest, Wien-Görz-Venedig** via Cormons und (Wien ab 9.45 Abends, Wien an 9.— Vormittags) zwischen **Wien-Marburg-Meran.**

Directe Wagen I., II. Classe verkehren mit den obigen Schnellzügen zwischen **Wien-Fiume** (Abbazia) und **Wien-Ala** via Franzensfeste, ferner mit den Schnellzügen (Wien ab 7.20 Früh und Wien an 9.35 Abends) zwischen **Wien-Venedig-Mailand** via Leoben, dann (Wien ab 8.10 Früh, Wien an 9.35 Abends) zwischen **Wien-Fiume (Abbazia), Wien-Pola** und **Wien-Görz.**

Fahr-Ordnungen in Placat- und Taschen-Format bei allen Billetten-Cassen; Taschen-Fahrplan der Localzüge in allen **Tabak-Trafiken** Wiens.

Fahrkarten-Ausgabe (in beschränktem Masse) und **Auskünfte** bei der Wiener Agentur der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft, I. Kärntnerring 15, im Fahrkarten-Stadtbureau der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Wien, I. Kärntnerring 9, dann in den Reisebureaux: Th. Cook & Son, I. Kärntnerstrasse 32A, G. Schroeckl's Witwe, I. Kolowratring 12, Schenker & Co., I. Schottenring 3 (Hôtel de France), „Courier", Internationales Reise- und Fahrkartenbureau Nagel & Wortmann, I. Operngasse 6.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE

TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF, NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BOEHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Indien—China—Japan.

Dreizehn Fahrten von Triest, resp. Fiume mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Karrachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama (diese beiden Häfen werden alternativ nur jeden zweiten Monat berührt) und Kobe. **Auf der Ausfahrt kann Venedig facultativ angelaufen werden.** Anschluss in Bombay an die Dampfer der directen Linie Triest—Bombay. — In den Zwischenhäfen, Bombay ausgenommen, können Abfahrten und Ankünfte früher oder später erfolgen. Der Aufenthalt in Fiume auf der Rückfahrt kann um die für die Lade- und Umladeoperationen nöthige Zeit verlängert oder verkürzt werden. Ausser den oben bezeichneten Häfen können sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Echellen Chinas oder Japans oder Manila berührt werden.

Directer Dienst Triest—Bombay.

Abfahrt von Triest am 3. der Monate Jänner, Februar, März und am 12. März; ferner am 3. der Monate April, Mai, Juli, September, October, November und December, mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Bombay. — Die Ankünfte und Abfahrten in den Zwischenhäfen können verfrüht oder verspätet werden, jedoch ohne das itinerärmässige Eintreffen in den Endhäfen zu beeinträchtigen. Anschluss in Bombay in beiden Richtungen an die Dampfer der Indo-China Japan-Linie.

Triest—Calcutta.

Abfahrt von Triest am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Juni, August, September, October, November, December mit Berührung der Häfen Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta. Auf den Hin- und Rückfahrten können Cocanada, Madras und andere Häfen der Coromandel-Küste angelaufen werden. Auf den Rückfahrten ist die Berührung der Burmanischen Reishäfen sowie anderer Echellen des Rothen und Adriatischen Meeres facultativ. Das Anlaufen von Bombay und Massaua auf den Hinfahrten und von Venedig auf den Rückfahrten ist bei allen Reisen facultativ.

Mercantildienst nach Brasilien.

Gemeinschaftsdienst mit der „Adria". Von Triest, resp. Fiume je eine Abfahrt in den Monaten Jänner, Februar, März, April, Mai, drei Abfahrten im Juli, zwei Abfahrten im August, zwei Abfahrten im September, eine Abfahrt im October, eine Abfahrt im November und eine im December. Berührung der Häfen Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in Cattaro Freitag 12 Uhr Mittags, berühr.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 2½ Uhr Nachm., in Triest Samstag 5½ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich** *A* und in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari** und **Brindisi**.

Linie Triest—Metkovich *A*.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4½ Uhr Nachm., berühr.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in Spalato an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie Triest—Cattaro.

Linie Triest—Metkovich *B*.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berühr.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogosinzza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankunft in Triest den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 2½ Uhr Nachmittags, in Zara Donnerstag 5 Uhr Nachm., berühr.: Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag 5½ Uhr Früh, in Pola Montag 4 Uhr Früh

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berühr.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 11 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara**.

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari**, **Brindisi**, **Antivari**, **Dulcigno**, **Medua**, **Durazzo**, **Valona**, **Santi Quaranta**, **Corfu** und **Santa Maura** verlängert.. Auf der Rückfahrt von **Bari** und **Brindisi** Anschluss in **Cattaro** nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 7 Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berühr.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A**.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende August.

Von **Alexandrien** ab Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Saïd, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattachia, Alexandrette, Meryna, Rhodus, Khios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., an in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh.

*) Am 3., 10., 17., 24. und 31. Jänner, 7., 14., 21. und 28. Februar, 7., 14., 21. und 28. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5., 12., 19. und 26. September, 3., 10., 17., 24. und 31. October, 7., 14., 21. und 28. November, 5., 12., 19. und 26. December.

**) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3., 10., 17. und 24. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

Anschluss in **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt in **Smyrna** (in den Monaten vom September bis Ende März) auf der Hinfahrt nach **Candien, Cerigo** etc. (**Thessalische** Linie **B**, Rückfahrt).

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 4 Uhr Nachm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschluss in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt nach **Albanien** und **Dalmatien** (**Dalmatinisch-Albanesische** Linie, Rückfahrt), weiters in **Corfu** oder **Santi Quaranta** aus **Albanien** nach **Triest** (Linie **Triest—Constantinopel**, Rückfahrt); in **Corfu** auf der Hinfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt nach **Candien** etc. (**Thessalische** Linie **A**, Rückfahrt).

Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, berührt Ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh (nur auf der Hinfahrt). Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Montag 9 Uhr Früh, berührend: Burgas, Varna, Costanza. Rückfahrt ab **Odessa** jeden Montag 4 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 10 Uhr Vorm.

Griechisch-Orientalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Smyrna, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vorm.

*) Am 1., 15. und 29. Jänner, 12. und 26. Februar, 12. und 26. März, 9. und 23. April, 7. und 21. Mai, 4. und 18. Juni, 2., 16. und 30. Juli, 13. und 27. August, 10. und 24. September, 8. und 22. October, 5. und 19. November, 3., 17. und 31. December.

**) Am 9. und 23. Jänner, 6. und 20. Februar, 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

Anschluss in Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie B, Rückfahrt) und überdies in den Monaten vom September bis Ende März auch auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

Griechisch-Orientalische Linie *B*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Khios, Smyrna, Vathy, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vormittags.

*) Am 8. und 22. Jänner, 5. und 19. Februar, 5. und 19. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 15. und 29. October, 12. und 26. November, 10. und 24. December.

**) Am 2., 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22. Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. September, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 19. December.

Anschluss in **Piräus** an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** in den Monaten vom September bis Ende März auf der Hinfahrt nach **Caramanien** und **Syrien** (**Syrisch-Carramanische** Linie, Rückfahrt); in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa**, sowie an die **Donaulinie**.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis **Smyrna** geführt werden. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien**.

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 12 Uhr Mittags, in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, berühr.: Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von **Galatz** jeden Mittwoch 9 Uhr Früh, in Constantinopel Sonntag 8 Uhr Früh. (Burgas, Varna nur auf der Rückfahrt, Braila nur auf der Hinfahrt.)

Anschluss in Constantinopel an die Rückfahrt der Griechisch-Orientalischen und der Syrisch-Caramanischen Linie.

Thessalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, berührend: Fiume, Valona, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in Triest drittnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

*) Am 5 und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung. Die Rückfahrt ist weiters im Anschluss an die Hinfahrt der Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie der **Griechisch-Orientalischen** Linie **A**. In **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien**.

Thessalische Linie *B*.

Von **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh, berührend: Durazzo, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Smyrna, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Montag 12 Uhr Mittags.

*) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

**) Am 7. und 21. Jänner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November, 9. und 23 December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Smyrna** (vom September bis Ende März) auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Syrisch-Caramanischen** Linie; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Von **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu nächsten Mittwoch 9½ Uhr Vorm., berührend: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Brindisi (Bari und Brindisi nur auf der Hinfahrt), Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu. Retour von Corfu Donnerstag 8½ Uhr Früh, an Triest Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in Cattaro auf der Rückfahrt von Bari und Brindisi nach Dalmatien mit der rückkehrenden Dalmatinisch-Albanesischen Linie; in Santi Quaranta auf der Hinfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel, sowohl nach Triest als nach Constantinopel.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** ab jeden Freitag 4½ Uhr Früh, in Prevesa den gleichen Tag 5 Uhr Nachm., berührend: Sajada, Parga, Sta. Maura. Rückfahrt ab **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu den gleichen Tag 6½ Uhr Abends. Anschluss in Corfu an die Rückfahrt der Eillinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Anmerkung. Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

(Oceanischer Dienst siehe vorhergehende Seite.)

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

Februar 1899. Nr. 2.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 5 fl. = 10 Mark.

INHALT: Ethnographisches aus Ostturkestan. Von *H. Vambéry*. — Das Congogebiet vom wirthschaftlichen Standpunkte. Von *E. v. Maurig*. — Die wirthschaftliche Erschliessung Chinas. — Geschichte Formosas. — Chronik. — Miscellen: Eisenbahnbau in Shantung. — Patente in China. — Indische Emaillirarbeit. — Das Pferd in China. — Literatur: Die Donauländer. — The New Far East. — Muhammed's Lehre von der Offenbarung.

ETHNOGRAPHISCHES AUS OSTTURKESTAN.[1])

Von *H. Vambéry*.

Im vergangenen Jahre habe ich an dieser Stelle der Reisebeschreibung der von dem verstorbenen Dutreuil de Rhins 1890—1895 unternommenen wissenschaftlichen Expedition nach Hochasien erwähnt und dabei hervorgehoben, dass dies ein verdienstliches Werk des in Bescheidenheit sich zurückgezogenen Herrn F. Grenard, des Reisegefährten des verunglückten französischen Forschers, sei. Heute liegt mir der vom erwähnten Autor verfasste zweite Theil dieser wissenschaftlichen Forschungsreise vor, also das eigentliche Resultat des ganzen Unternehmens, und ich kann nicht umhin, demselben eine kurze Besprechung zu widmen.

Das Buch behandelt Ostturkestan und einen Theil des nordwestlichen Tibet, folglich in geographischer Beziehung keine terra incognita, doch umsomehr gilt dies in Bezug auf die ethnographischen Verhältnisse jener Gegend, und ich stehe nicht an, die Behauptung zu wagen, dass *wir in der Arbeit Grenard's die erste, beste und ausführlichste Schilderung der ostturkestanischen Bevölkerung begrüssen können.* Dem Grenard'schen Buche zur Seite mag wohl der unter dem Titel „Report of a Mission to Yarkend in 1873 under Command of Sir T. D. Forsyth. Calcutta 1875" erschienene amtliche Bericht der englischen diplomatisch-wissenschaftlichen Mission gestellt werden, doch der Inhalt letzterwähnten Buches hat einen vorwiegend geographisch-commerciellen und historischen Charakter, es beruht auf Hörensagen, und war auch der Aufenthalt der Engländer viel zu kurz, ja es fehlte ihnen die Kenntniss der Landessprache, um in das eigentliche Leben der Eingeborenen eindringen zu können. Dies gilt auch von anderen Vorgängern der Dutreuil'schen Expedition, namentlich von Shaw, Kuropatkin (dem heutigen russischen Kriegsminister, der 1876 Ostturkestan bereiste und seine Erfahrungen 1879 in seinem Werke „Kaschgarija" veröffentlicht hat), Carey, Dalgleish u. A., von denen keiner mit ethnographischen Kenntnissen ausgerüstet, nicht genügend vorbereitet, auch nicht so lange im Lande sich aufgehalten haben als der Autor vorliegender französischer Publication. Es thut einem wirklich wohl, einmal ein gediegenes Werk über Land und Leute dieses östlichen Theiles der turkestanischen Welt in die Hand zu nehmen. Herr Grenard hat keine Mühe gescheut, sein Werk nicht nur vom ethnographischen, sondern auch vom ethnologischen Standpunkt aus zu beleuchten.

[1]) Mission Scientifique dans la Haute Asie 1890—1895. Douxiéme Partie. Le Turkestan et le Tibet. Etude ethnographique et sociologique par *F. Grenard*. Paris 1898. p. p. 476.

Nachdem er im Capitel I einen geographischen Ueberblick des Landes gegeben, behandelt er in den nächstfolgenden zwei Abschnitten die physischen Kennzeichen und die etwas complicirte Frage der ethnologischen Abstammung der heutigen Ostturkestaner. Seine diesbezügliche Ansicht culminirt im folgenden Satze; „En resumé, la population présente du Turkestan oriental est formée essentiellement de deux races, non pas superposées, ou juxtaopposées, mais combinées: la race ancienne des Touraniens d'origine indo-européenne, que nous considerons comme une unité simple parceque nous ne pouvons pas la décomposer en ses éléments, et la race nouvelle des Turcs qui s'est in corporée a la précédente surtout au cours du IX et du X siècle." (Seite 53.) Vollkommen richtig! Nur meine ich, müsste man bezüglich der einzelnen Fractionen der Ostturkestaner einen Unterschied machen. So habe ich gefunden, dass im Norden des Landes, von Komul angefangen bis nach Kaschgar die turanischen Racenmerkmale aus dem ethnischen Kunterbunt viel stärker hervortreten als im südlichen Jarkend und Choten, was dem Umstande zuzuschreiben ist, dass die unmittelbare Nähe des türkischen Elementes grössere und markantere Spuren zurückgelassen als im Süden. Auch dürfte der Unterschied zwischen Stadt- und Landbewohner nicht übersehen werden. Dass die ältesten Autochthonen arischer, respective inarischer Abkunft gewesen, das beweist die vorwiegende inarische Nomenclatur der Städte: Kuschgar, Jarkend, Choten, Turfan, Tschantschan, ferner der Umstand, dass Ostturkestan zur Zeit der arabischen Occupation vom iranischen Standpunkte als ein Theil von Chorasan (d. h. das Land gegen Osten) bezeichnet worden ist. Der Influx turanischer Elemente hat allerdings noch im vorgeschichtlichen Zeitalter begonnen, wie dies in anderen Theilen der turkestanischen Steppenländer der Fall gewesen, doch mit grösserer Intensität ist derselbe im XII. und XIII. Jahrhundert aufgetreten, und seit jener Zeit ist die ethnische Mischung sich so ziemlich gleich geblieben. Dieses kann nicht nur bezüglich des Physicums, sondern auch in Hinsicht der psychischen Charakteristik der beiden Fractionen nachgewiesen werden. Der Kaschgarer und Aksuer ist plumper, schwerfälliger als sein aufgeweckter, leicht erregbarer Landsmann aus Choten, und während meines langen und intimen Verkehres mit Ostturkestanern habe ich gefunden, dass ein Scherz den Aksuer eiskalt gelassen, während der Chotener in fröhliches Lachen ausbrach.

Die ethnologische Erörterung dieses im Alterthume und in der Neuzeit steten Wirren und migratorischen Bewegungen ausgesetzt gewesenen Theiles von Innerasien gehört jedenfalls zu den schwierigsten Problemen, und die auf das Alltagsleben, auf Kleidung, Wohnung und Nahrung sowie auf Beschäftigungen und gesellschaftliche Beziehungen der Ostturkestaner bezüglichen Angaben des Autors werden es jedenfalls ermöglichen, vom

Leben und Treiben dieses östlichen Grenzgebietes der sesshaften Türkenwelt uns ein ebenso treues als vollständiges Bild zu verschaffen. Wenn ich besagte Daten mit meinen eigenen, in verschiedenen Theilen Centralasiens gemachten Erfahrungen vergleiche, so finde ich, dass der *Kaschgarlik*, wie der Ostturkestaner in den drei Chanaten im Allgemeinen genannt wird, von seinen übrigen Stammes- und Glaubensgenossen sich nur wenig unterscheidet, mit Ausnahme etwa gewisser Merkmale des chinesischen Einflusses, die in einzelnen Sittenzügen wahrzunehmen sind. In Folge der unmittelbaren Nähe des heidnischen und noch dazu des gebieterischen Chinesen hat in gewissen Sitten ein grösserer Conservatismus sich gezeigt. So z. B. sind einzelne Kleidungsstücke beim Ostturkestaner noch dieselben wie zur Zeit Baber's, d. h. im XV. Jahrhunderte, während andererseits durch das Fehlen der religionspolizeilichen Thätigkeit des Reïs, der, mit der vierzügigen Peitsche die Bazare und Strassen durchziehend, die Leute zur Frömmigkeit und Moralität zwingt, die Sittenreinheit argen Einbuss erlitten. In ganz Mittelasien ist die Moralität des weiblichen Geschlechtes nirgends so lax wie in Ostturkestan. Um auf das Sittengemälde zurückzukommen, möchte ich noch bemerken, dass trotz des engeren Anschlusses der Ostturkestaner an die gemeinsame Sittenwelt des sesshaften Centralasiaten dennoch unverkennbare Spuren einer grösseren Annäherung an die sartische Bevölkerung von Chokam nicht zu verkennen ist, und namentlich treten solche in der identischen Benennung gewisser Speisen, Kleidungsstücke und Hausgeräthe zu Tage. Es gibt z. B. Gerichte, wie das *Mantui* und *Zenbusi*, eine Gattung in Dampf gekochte Mehlspeise, eine mit Fleisch gefüllte Maultasche, eine Specialität in Kaschgar — deren Herr Grenard auffallenderweise nicht erwähnt — die in Chokam beliebt, im übrigen Centralasien aber fremd ist. In derselben Weise verhält es sich mit vielen anderen Momenten der Sittenwelt, da seit dem Beginne der islamischen Periode trotz der zeitweiligen politischen Grenze des Kaschgar-Dawan Ostturkestan in gesellschaftlicher und cultureller Beziehung mit dem übrigen Centralasien engstens verbunden gewesen ist und gewissermaassen noch heute ist. Bezüglich der Unterhaltungen, Eheschliessungen, Frauenstellung und Kindererziehung unterscheidet sich der Ostturkestaner in äusserst schwachen Nuancen von seinen Stammesgenossen im Westen, mit Ausnahme etwa jener strengen Keuschheitsgesetze, die der herrschende Islam im Westen aufrecht hält, während im Lande der Sechsstädte die moslimische Religionspolizei von den chinesischen Behörden keine Unterstützung findet, und die Prostitution, namentlich in der Nähe der chinesischen Garnisonen, in auffallender Weise blüht.

Unsere Bemerkungen bezüglich des Sittengemäldes können aber auf die gesellschaftlichen und politischen Zustände nur selten angewendet werden, wie dies bei einem Vergleiche der im Capitel VIII gegebenen Daten mit den ähnlichen Zuständen in den drei Chanaten sofort ins Auge fallen muss. Herr Grenard hat Recht, wenn er selbst heute noch Spuren jener Classeneintheilung entdecken will, die in dem 900jährigen Kudatku Bilik niedergelegt ist, denn im mehr conservativen Ostturkestan hat das später sich angesiedelte türkische Volkselement die arischen, richtiger iranischen Autochthonen in numerischer Beziehung gar bald zum Weichen gebracht, während in den Oxusländern Sarten, Tadschiken und Saltschas bis zum XIII. Jahrhundert die tonangebende Majorität gebildet und türkisches Wesen daher, mit Ausnahme Chiwas, eigentlich nur unter der Landbevölkerung, aber nicht in den Städten um sich greifen konnte. Die Einzelheiten, welche der Verfasser in diesem Abschnitte bringt, beweisen klar und deutlich den tiefen Einblick, die genaue Kenntniss der Sachlage und die gehörige Kritik der verschiedenen Phasen des individuellen und gesellschaftlichen Lebens, und es mag jedenfalls befremden, dass uns über das Leben und Treiben des eigentlichen Turkestan, wo die Russen schon 35 Jahre als Herren des Landes wirken, noch kein so getreues und ausführliches ethnographisches Bild zur Verfügung steht, wie das vorliegende französische Werk. Wenn von Mängeln und Fehlern im Allgemeinen die Rede sein kann, so vermissen wir in erster Reihe den Bericht über die Literaturverhältnisse in Ostturkestan, denn Herr Grenard scheint der Landessprache einigermaassen kundig zu sein, und Daten über Volkspoesie, Erzählungen, Sprichwörter etc. wären sehr erwünscht gewesen, indem Rudloff und Pantusoff nur bei den Tarandschis auf russischem oder benachbartem Gebiete ihre Sammlungen bewerkstelligt, und die Volkspoesie von Choten und Jarkend muss jedenfalls sehr interessant sein. Was die etwaigen Fehler anbelangt, so erstrecken sich dieselben zumeist auf das sprachliche Gebiet. Von letzteren seien hier beispielsweise nur einige angeführt. Seite 17: Avuli Ata statt Awlia Ata; Seite 34: Kaschgar stammt wohl von *kaschikiar*, doch kann dieses Wort nicht mit *kasch*-jade und *ghar* = Haus übersetzt werden, sondern es bedeutet ganz einfach einen Bau mit emaillirten Ziegeln; Seite 48: *Oguz* signifie boeuf ist nicht richtig, denn Ochs heisst türkisch *öküz* oder *ögüz*, *oguz* hingegen bedeutet Fluss und in der Adverbialform *grob*; Seite 84 wird *čig boldi* mit furent nombreux übersetzt, was ein Fehler ist, denn *čig* heisst auf osttürkisch elend, unglücklich. Auf derselben Seite hat Herr Grenard das türkische *čomuš salib* mit „surveiller le pot au feu" übersetzt, was richtiger „den Löffel hineinstecken" heissen sollte. Seite 92: *Kelte kujruk* heisst nicht „chien courtand", sondern „Kurzschweif" im Allgemeinen; Seite 102: *dschua*, richtiger *dschuwa* = Pelzmantel, stammt nicht vom arabischen *dschubba*, sondern vom persischen *dschuga* = Pelz; Seite 103: *Ousma* = Augenbrauenschminke lautet richtiger *vesme* oder *vasma*; Seite 179: *Ghalba*, richtiger *Ghalbur* = ein Sieb; Seite 184: *Kourgachin-kan* wird irrthümlicherweise für einen Ortsnamen gehalten, denn es bedeutet „Bleibergwerk" u. s. w. Auch in der arabischen Transscription der türkischen Wörter wäre so Manches auszustellen, doch Alles in Allem genommen sind dies nur unbedeutende Fehler, die den hohen Werth der vorliegenden Arbeit nicht vermindern, und ich stehe nicht an zu wiederholen, dass die ethnographische Ausbeute der französischen Mission in Ostturkestan den Freund der Völkerkunde zu grossem Dank verpflichtet, und Herr Grenard hat mit diesem Werke seinem verstorbenen Reisegefährten Herrn Dutreuil de Rhins das herrlichste Monument errichtet.

DAS CONGOGEBIET VOM WIRTHSCHAFTLICHEN STANDPUNKTE.

Von Hofsecretär *E. v. Maurig.*

Im Monate Juli 1898 wurde in Gegenwart von Vertretern aller Grossmächte die centralafrikanische Bahn, die sogenannte Congobahn in feierlicher Weise eröffnet. Durch meine Anwesenheit bei dieser Feier bin ich in die Lage gekommen, aus eigener Anschauung die im Congogebiete herrschenden Verhältnisse kennen zu lernen, so weit es bei der kurzen Zeit meines Aufenthaltes möglich war.

Der Congostaat besitzt nur einen ganz kleinen Streifen Landes, der ihn mit dem Meere verbindet. Ungeheuer gross dagegen ist das Hinterland, welches im mächtigen Bogen vom Congoflusse durchflossen wird. Bei einer Stromentwicklung von 4700 *km* umfasst dieser Fluss ein Stromgebiet von $2^1/_2$ Millionen km^2. Stromabwärts von den Stanleyfällen bis zum Stanleypool ist er ununterbrochen auf einer Strecke von 1300 *km* schiffbar. Mit seinen Nebenflüssen bietet der Fluss ein Netz befahrbarer Wasserstrassen von 11.500 *km* Ausdehnung. Die

Verbindung zwischen dem oberen Laufe des Congo und dem unteren Laufe — von Matadi bis zum Meere — ist durch eine Reihe von Stromschnellen unterbrochen, welche sich in einer Ausdehnung von 380 *km* vom Stanleypool bis nach Matadi erstrecken. Die Beförderung der Waaren aus dem Innern nach Matadi, bis wohin die Oceandampfer flussaufwärts fahren können, stautc sich vor diesem Hindernisse und litt unter den Schwierigkeiten der Landreise über die unwirthliche Kette der Krystallberge. Hier hatte die menschliche Energie einzugreifen, um diese Schwierigkeiten zu besiegen.

Dies geschah durch den Bau der nunmehr eröffneten Eisenbahn, welche den oberen Congo mit dem unteren Congo, den Stanleypool mit Matadi verbindet. Die Kosten dieser 400 *km* langen Bahnstrecke waren ungeheuer, 65 Millionen Francs. Und doch hat die Bahngesellschaft ein glänzendes Geschäft gemacht. Das beweisen die Erträgnisse der Bahn, welche vom 1. Juli 1897 bis zum 30. Juni 1898 — damals war die Bahn erst zur Hälfte im Betriebe — 5 Millionen Francs betrugen. Nach Fertigstellung der Bahn erreichten die Einnahmen eines Vierteljahres schon die Höhe von 2,500.000 Frs. — also fast die Hälfte der vorerwähnten Einnahmen eines ganzen Jahres. Diese Ziffern sprechen dafür, dass die Bahn mit Rücksicht auf die Entwicklung von Handel und Verkehr ein Bedürfniss war. Durch sie allein wird die Ausnützung der im Congogebiete vorhandenen Naturschätze möglich, von welchen die wichtigsten derzeit Elfenbein und Kautschuk sind. Einer weiteren Zukunft ist die Entwicklung der Tabak-, Kaffee- und Cacaoplantagen vorbehalten. Nach Vervollkommnung der Transportmittel werden auch die grossen Wälder sowie die Schätze des Landes an Mineralien und Erzen einer wirthschaftlichen Verwerthung zugeführt werden können. Aus den folgenden Daten wolle die Bedeutung des Handels mit den wichtigsten Producten des Congostaates entnommen werden.

Elfenbein. In den Welthandel gelangten 1896 640.000 *kg*. Hievon entfielen auf das Congogebiet 200.000 *kg*. In Antwerpen finden jährlich vier Licitationen auf dem Elfenbeinmarkte statt. Im Jahre 1889 ergaben diese Licitationen 1,300.000 Frs.; im Jahre 1896 erreichte man die Summe von 4,000.000 Frs.

Kautschuk. Während im Jahre 1887 bloss 30.000 *kg* dieses Productes zur Ausfuhr gelangten, betrug die Ausfuhrziffer 1898 bereits 2 Millionen *kg*, und hofft man, nun in Bälde 4—6 Millionen *kg* ausführen zu können. Dieser Artikel hat wohl die grösste Zukunft, da die 40 Millionen *kg* Kautschuk des Welthandels den Bedürfnissen der Industrie nicht genügen. Im Congo einheimisch ist die Kautschukliane. Man versucht auch den brasilianischen Kautschukbaum zu acclimatisiren.

Andere Producte der tropischen Gegenden, als Palmöl, Arachiden etc., finden derzeit der hohen Transportkosten wegen, nur eine geringe Verwerthung. Die Bemühungen des Congostaates gehen dahin, auch den Anbau von wirthschaftlich werthvollen Producten zu fördern, welche im Congogebiete nicht einheimisch sind. Er hat grosse Plantagen an den geeignetsten Punkten anlegen lassen, in welchen die Acclimatisationsfähigkeit der Kaffee-, Cacao- und Tabakpflanzen geprüft wird. Die Erfolge sind ausgezeichnet. Es ist zu erwarten, dass in den nächsten Jahren auch diese Producte auf dem Weltmarkte mit in Concurrenz treten werden.

Zwei ungeheure Wälder, der Mayombewald im unteren Congo und der grosse centralafrikanische Wald bergen Schätze an härtesten Bauhölzern und an Farbhölzern.

Die wirthschaftliche Ausnützung des centralafrikanischen Waldes wird durch die Fertigstellung der neuen Bahnlinie ermöglicht. Zur Ausbeutung des Mayombewaldes ist eine Gesellschaft gegründet worden, welche eine Vicinalbahn von Boma bis in das Mayombegebiet erbauen wird. Diese Bahn soll 1901 vollendet sein.

Einen nicht weniger bedeutenden Factor des Ausfuhrverkehres wird der Reichthum des Landes an Mineralien und Erzen bilden, sobald die Transportmittel den rationellen Betrieb des Bergbaues möglich machen werden. Zufällige Funde und die geologische Prüfung der Gebirgszüge lassen auf das Vorhandensein mächtiger Kupfer- und Eisenlager schliessen. Auch Zinkgruben sind vorhanden. Die gründliche geologische Durchforschung wird erst erweisen, ob damit die Mineralvorräthe des Congogebietes erschöpft sind; Afrika ist ja das Land der Ueberraschungen.

Aus den angeführten Daten kann bereits entnommen werden, dass reiche Schätze im Gebiete des Congo vorhanden sind. Die staatliche Verwaltung ist mit allen Kräften bemüht, ihre handelsmässige Ausnützung zu fördern. Es sind bereits etwa zwanzig mit relativ grossem Capitale versehene Handelsgesellschaften im Congogebiete thätig. Neue Gründungen sind zu erwarten, denn das Misstrauen, welches die belgische Handelswelt seinerzeit dem Congounternehmen entgegenbrachte, ist geschwunden.

Die älteste Gesellschaft ist die 1880 gegründete holländische Gesellschaft „Nieuwe Africaansche Hand. V." — Capital 6,000.000 Frs.

An bedeutenderen belgischen Unternehmungen sind im Congogebiete thätig:

Name	Capital Francs	Gegründet
Compagnie des Magasins généraux du Congo	1,200.000	1888
Société anonyme belge pour le commerce du Haut Congo	5,000.000	1888
Compagnie du chemin de fer du Congo	30,000.000	1889
Compagnie des Produits du Congo	1,200 000	1889
Compagnie du Katanga	3.000 000	1891
A. B. I. R.[1])	1,000.000	1892
Société anversoise du commerce au Congo	1,250.000	1892
Société des Produits végétaux du haut Kassaï	116 500	1894
Belgika	2.000.000	1894
Société anonyme d'agriculture et des plantations au Congo	600.000	1896
Comptoir commercial congolais	500 000	
Congolia	250.000	1897
Compagnie anversoise des plantations du Lubefu	600.000	1897
Société générale africaine	3,000.000	1897
Société anonyme de la Djuma	250 000	1897
La Kassaïenne	150 000	1898
Compagnie générale coloniale	750.000	1898

Die Leitung der geschäftlichen Thätigkeit in Afrika wird von den Handelsgesellschaften einem mit den afrikanischen Verhältnissen bekannten Director anvertraut. Diesen finden die Gesellschaften unter den Beamten, Officieren, Ingenieuren etc., welche im Dienste des Congostaates mehrere Jahre im Congogebiete zugebracht haben. Ist die Wahl der geeigneten Persönlichkeit erfolgt, so wird eine Hauptniederlassung gegründet, entweder am unteren Congo oder, da die Eisenbahn als Commissionär thätig ist, am Stanleypool oder an einer der Hauptstationen des oberen Congo. Im Interesse des Transportes muss die Hauptfactorei am Ufer eines schiffbaren Flusslaufes liegen. Billig ist die Erwerbung einer Uferstrecke nicht. Für Handelsniederlassungen verlangt der Staat im unteren Congo per 1 *ha* 100 Frs., jeder Meter Uferstrecke kostet ausserdem noch 10 Frs. mehr. Bis zu den Stanleyfalls und längs schiffbarer Flussläufe kostet im oberen Congo 1 *ha* bis zu 2000 Francs. Für landwirthschaftliche Betriebe, welche aber mindestens 150 *m* von einem schiffbaren Flusslaufe entfernt sein müssen, sind die Preise viel billiger. Ein Hektar 10 Frs. Doch ist die kleinste Parcelle mindestens 2000 *ha* gross und muss der Käufer die Verpflichtung übernehmen, die Hälfte seines Besitzes innerhalb sechs Jahre urbar zu machen. Es kommen noch Taxen für das Grundbuch etc. dazu.

Von der Hauptfactorei werden nun Agenten in das Innere geschickt, welche mit den Eingeborenen Handel treiben und gegenwärtig ihr Augenmerk besonders auf

[1]) A. B. I. R. ist die Anglo-belgian India-Rubber Society.

den Erwerb von Elfenbein lenken. Ihre Studien und Berichte beeinflussen die weitere Thätigkeit der Unternehmungen.

Von den oben angeführten Gesellschaften beschäftigen sich die Congolia, Belgika und die Magasins généraux vorwiegend mit dem Eporte und Importe. Was aus dem Congo exportirt werden kann, wurde früher besprochen. Beim Importe muss man die Tauschwaaren zum Geschäftsverkehre mit den Eingeborenen von den Verbrauchswaaren für die Europäer unterscheiden.

Ein Tauschverkehr findet fast nur mehr im Gebiete des oberen Congo statt; im unteren Congo, vom Meere bis zum Pool, haben sich die Eingeborenen bereits mit den Geldzeichen vertraut gemacht. Durch den Verkehr mit den Europäern lernen die Eingeborenen viele neuen Bedürfnisse kennen, so dass sie — die Bevölkerung des Congogebietes zählt gegen 28 Millionen — mit den Fortschritten der Civilisation kaufmännisch sehr werthvolle Consumenten werden dürften.

Die wichtigsten Tauschartikel sind Gewebe und Stoffe: Baumwoll-, Schafwoll- und Leinenwaaren der verschiedensten Art.

Sie stammen vorwiegend aus Belgien, welches im Jahre 1897 über $2^1/_2$ Millionen gefärbter Baumwollstoffe nach dem Congo exportirte, und aus England. Letzteres Land importirt insbesondere bedruckte Baumwollwaaren. Leinen — blau — wird für die Uniform der Soldaten verwendet und auch sonst gern getragen. Gewebe aus Seide und Baumwolle werden nach dem Tanganikasee geschickt. Früher kamen solche Gewebe aus Maskal und Zanzibar, jetzt aus England.

Decken jeder Art, von groben bis zu feineren Sorten, Glasperlen, Gablonzer Schmuckwaaren, Gebrauchsartikel billigster Art, Messer, Gabeln und Löffeln (aber alle drei zusammen dürfen loco Antwerpen nicht mehr als 15 bis 20 Centimes kosten).

Bemerkenswerth ist, dass alle diese Artikel der Mode unterliegen. Die Neger im Ubangigebiete wollen nicht das tragen, was im Katangagebiete z. B. sehr beliebt ist. Das Colonialmuseum in Tervueren bei Brüssel hat bei Aufstellung der Sammlung der Importartikel nach dem Congo diesem Umstande Rechnung getragen. Die Sammlung ist selten vollständig. Ein Studium derselben ist unerlässlich für diejenigen, welche sich ernstlich mit dem Exporte nach dem Congo beschäftigen wollen. Bezüglich der Verbrauchswaaren ist zu beachten, dass kaum mehr als 2000 Europäer sich derzeit im Congogebiete aufhalten, dass dieselben selten länger als drei Jahre ununterbrochen daselbst verweilen und daher meist mit den Artikeln zum persönlichen Gebrauche versehen sind. Die wichtigsten Einfuhrartikel an Gebrauchswaaren wären: Maschinenbestandtheile, Schiffe und Schiffsbestandtheile, landwirthschaftliche Geräthe, Werkzeuge jeder Art, Haushaltungsgegenstände, dann Seifen, Parfumerien, Zündhölzchen, Kerzen, Wohnungseinrichtungen etc., Alles muss dem praktischen Gebrauche dienen und billig sein. Denn man arbeitet ernst und unausgesetzt in diesem neuen Lande und hat keine Zeit zur Bequemlichkeit und zum Luxus.

Der grösste Bedarf herrscht nach Lebensmitteln. Die Société des produits du Congo hat in der Matebafarm eine Heerde von 3000 Stück Rindvieh, welche die Weissen mit frischem Fleische versieht. Sehr gesucht sind die Conserven, von welchen die Mustercollection des Handels-Museums eine stattliche Anzahl enthält. Besonders zu beachten ist, dass man sich an die herkömmliche und erprobte Art der Verpackung hält und gute Waare liefert. Ist die Waare von schlechter Qualität, nachlässig gearbeitet oder entspricht sie nicht den Proben, so wird dies rasch allen Handelsgesellschaften bekannt, so dass die Aufträge unterbleiben.

Man trinkt im Congogebiete nur Mineralwässer, von welchen eine grosse Menge eingeführt wird; unser Giesshübler fehlt. Eine starke Nachfrage herrscht auch nach Weinen, Champagner, Bier, besonders Absynth. An Champagner ist eine Röderer-Marke sehr beliebt, die in kleinen Flaschen in den Handel kommt. An Lebensmitteln und Getränken wird etwa um 3 Millionen Francs eingeführt.

Was die Preisbildung anbelangt, so dürfte ein Aufschlag von 30—35 Percent zum europäischen Preise die allgemeinen Kosten decken. Ein Preisaufschlag von weiteren 10—15 Percent soll bereits einen genügenden Gewinn geben.

Welche Höhe die Export- und Importbewegung erreichte, zeigen die folgenden Zahlen:

Export aus dem Congo	1873	$5^1/_2$	Millionen Francs
	1897	15	„ „
Import nach dem Congo	1873	$7^1/_2$	„ „
	1897	22	„ „

Die Gesammthandelsbewegung betrug somit fast 40 Millionen Francs. Bei dieser Entwicklung der Handelsbewegung ist es begreiflich, dass die Handelsgesellschaften grosse Gewinne erzielten und grosse Dividenden zahlten. Ein Blick auf den Curszettel der Brüsseler Börse zeigt, wie hoch die Handelswelt den erreichten und den erhofften Gewinn schätzt:

Curse vom 30. April 1898.

		Francs
Compagnie du chemin de fer du Congo	Actions ordinaires	1170
	Parts de fondateur	2340
	Obligations $4^1/_2$ Percent	522
Société belge du Haut-Congo	Privilégiées	575
	Ordinaires	765
Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie . .		1925
Compagnie des Produits du Congo		525
Compagnie du Katanga	Privilégiées	715
	Ordinaires	330

Curse vom 15. December 1898.

		Francs
Compagnie du chemin de fer du Congo	Actions ordinaires	1425
	Parts de fondateur	3900
	Obligations $4^1/_2$ Percent	523
Société belge du Haut-Congo	Privilégiées	535
	Ordinaires	1660
Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie . .		2790
Compagnie des Produits du Congo		390
Compagnie du Katanga	Privilégiées	1020
	Ordinaires	565
Compagnie du Lomami	Privilégiées	1200
	Ordinaires	1470
Compagnie des Magasins généraux du Congo . . .		820

DIE WIRTHSCHAFTLICHE ERSCHLIESSUNG CHINAS.

In einer kürzlich von der deutschen Centralstelle für Vorbereitung von Handelsverträgen herausgegebenen Broschüre[1]) hat der frühere deutsche Gesandte in Peking, M. v. Brandt, die Fragen der Zukunft Deutschlands in China und der wirthschaftlichen Erschliessung des Reiches der Mitte behandelt. In knappen Zügen gibt der Autor ein Bild der jüngsten Entwicklung der europäischen Beziehungen zu China und des politischen Wettbewerbes von England, Frankreich und Russland in Ostasien, wozu sich neuestens auch Deutschland gesellt hat. Nirgends als in China zeigt sich deutlicher die wirthschaftliche Grundlage der sogenannten „politischen Einflusssphäre", und jeder einzelne diplomatische Schachzug einer europäischen Macht in Ostasien gilt entweder einem Handelsvertrage, einer Eisenbahnconcession oder einem Anlehen. Dieser Wettstreit um wirthschaftliche Vortheile spitzt sich immer mehr zu, obgleich sich klarerweise eine Interessengemeinschaft herausstellt, die hoffentlich auch in absehbarer Zeit zu praktischen Consequenzen führen muss. Herr v. Brandt, der selbst sich hervorragende Verdienste um Deutchlands Stellung in China erworben hat,

[1]) China und seine Handelsbeziehungen zum Auslande, mit besonderer Berücksichtigung der deutschen. Von M. v. Brandt, kaiserl. Gesandter a. D. Berlin 1899. Siemenroth & Troschel.

kann allerdings den deutschen Standpunkt bei Beurtheilung der Sachlage nicht verlassen. Aber gerade sein Capitel „Was von deutscher Seite zu geschehen hat" zeichnet in klaren Umrissen die internationale Seite der chinesischen Frage; „was von deutscher Seite zu geschehen hat" ist eben nichts Anderes als die Förderung der wirthschaftlichen Erschliessung Chinas, ein Ziel, an dessen Erreichung sowohl England, Frankreich und Russland als auch Deutschland arbeitet, jedes Land freilich nur im Interesse des nationalen Handels. Aber so sehr sich diese Bestrebungen oft zu kreuzen scheinen, so laufen sie doch parallel. Wenn diese Erkenntniss zu einem gemeinsamen Auftreten der europäischen Factoren in China führen würde, dann erst könnte auf einen durchschlagenden Erfolg gerechnet werden: denn bisher hat China stets eine europäische Macht gegen die andere ausgespielt und sich den Zwiespalt nationaler Interessen zunutze gemacht; und Europa als Ganzes hat damit wenig erreicht.

Dies gilt in erster Linie von der Frage der Handelsverträge und des Zollwesens in China. Herr v. Brandt tadelt die englische Politik in diesen Fragen ziemlich scharf — er ist nicht der Einzige, der die Schwäche Grossbritanniens gegenüber China verurtheilt — und verweist die Lösung des Problems in das Programm der Aufgaben Deutschlands in China. Aber man darf billig daran zweifeln, ob Deutschland die Aufgabe lösen kann, an der Englands Bemühungen gescheitert sind. Hingegen wäre von einer intereuropäischen Intervention viel eher auf einen dauernden und befriedigenden Erfolg zu rechnen. Und thatsächlich liegt in der handelspolitischen Frage der Angelpunkt der wirthschaftlichen Erschliessung Chinas. Auch Herr v. Brandt stellt als wesentlichste Frage die Revision der Handelsverträge, des Zolltarifes und der Inlandbesteuerung von Importwaaren hin.

Die Ungesetzlichkeit der Likinabgabe geht sowohl aus dem deutsch-chinesischen als dem englisch-chinesischen Vertrage hervor. Der deutsch-chinesische Vertrag von 1861 bestimmt: „Waaren, von denen in einem chinesischen Hafen die tarifmässigen Zölle entrichtet worden sind, sollen in das Innere des Landes transportirt werden können, ohne irgend einer anderen Abgabe als der Transitabgabe zu unterliegen. Diese soll nach den gegenwärtig (1858) geltenden Sätzen erhoben und in Zukunft nicht erhöht werden. Dasselbe gilt von Waaren, die aus dem Innern des Landes nach einem Hafen transportirt werden." Demgemäss ist klar, dass jede Erhebung einer in 1858 nicht existirenden Inlandabgabe nach Erlegung des Eingangszolles im Hafen vertragswidrig ist; desgleichen sind die Inlandsabgaben, sofern sie die Hälfte des Einfuhrzolles übersteigen, einer klaren Bestimmung des citirten Vertrages zuwiderlaufend. Im Jahre 1863 protestirte auch England gegen die Erhebung der Likinabgaben, indem es die Ansicht vertrat, dass die chinesische Regierung sich durch den Abschluss von Handelsverträgen und die in denselben erfolgte Festsetzung von See- und Transitzöllen des Rechtes begeben habe, weitere Auflagen dem Einfuhrhandel aufzuerlegen. „In schwer verständlicher Verblendung" jedoch, schreibt v. Brandt, verliess die englische Regierung im Laufe der Jahre diesen Standpunkt und bekehrte sich zu dem von den Chinesen eingenommenen, dass die Transitabgabe nur dazu da sei, fremde Waaren auf dem Wege vom Hafen bis zum Bestimmungsorte im Innern gegen die Erhebung weiterer Abgaben zu schützen, und dass die Waaren, einmal dort angelangt, seitens der Landesbehörden mit jeder beliebigen Steuer belegt werden könnten. Die Haltung der englischen Regierung hat das Ergebniss gehabt, dass fremde Waaren heute noch den doppelten Betrag von See- und Transitzoll als Likin zu entrichten haben, dass Likin in den fremden Niederlassungen, ja sogar in Hongkong, in Form einer von einer chinesischen Gilde geleisteten Pauschalzahlung erhoben wird, und dass auf dieselben Waaren, wenn vom Transitpass begleitet, so wie sie am Bestimmungsorte angekommen sind, neue Steuern geschlagen werden, die die Provinzialverwaltung reichlich für das, was ihr durch die Abführung des Transitzolles an die Centralregierung entgangen ist, entschädigt.

Von Brandt erörtert die Schwierigkeiten einer Likinreform, die in den Provinzansprüchen gipfeln. Er schlägt folgenden Ausweg vor: Während die Erhöhung des Einfuhrzolles auf 5 Percent ad valorem oder mehr auf alle Importe stattfände, wäre einerseits die Umwandlung des facultativen Transitzolles in der Höhe des halben Einfuhrzolles in einen obligatorischen auf solche Waaren durchzuführen, die als europäische leicht erkennbar sind, und andererseits die Wirksamkeit dieser Maassregel auf die Provinzen zu beschränken, in denen sich Vertragshäfen befinden. Damit wäre der Vortheil erreicht, mit dem ganzen umständlichen Apparat der Ertheilung von Einfuhrtransitpässen aufzuräumen, die reichsten Provinzen Chinas dem fremden Verkehr abgabenfrei zu eröffnen und den Raum, innerhalb dessen alle Inlandsabgaben aufgehoben werden, so zu beschränken, dass derselbe von den geöffneten Häfen aus erfolgreich unter Controle gehalten werden kann. Eine besondere Behörde, etwa das Seezollamt, müsste eine Instanz für Klagen wegen ungesetzlicher Besteuerung fremder Waaren im Inlande abgeben. Vorbedingung jeder Reform in dieser Hinsicht ist freilich, dass sich die Vertragsmächte bei der Revision der Verträge mit China über ihre Bedingungen verständigen und dass über die Durchführung der Vertragsbestimmungen in ganz anderer, viel schärferer Weise gewacht werden muss, als es bisher der Fall war.

Herr v. Brandt hat nach Erscheinen seiner Brochüre noch wiederholt in Zeitungsartikeln und Vorträgen seine Ansichten über Chinas Zukunft ausgesprochen, die im Folgenden zusammengefasst werden können:

Die letzten Vorgänge in Ostasien sind, soweit sie die europäischen Mächte betreffen, zum grössten Theile nur neue Erscheinungen des alten Kampfes zwischen England und Russland-Frankreich, der, in Vorderindien beginnend sich nach Hinterindien übertrug und mehr und mehr sich dann auf die Ausdehnung der Einflusssphäre, England von Birma, Frankreich von Tonking aus, nach Südchina — den Provinzen Yünnan und Szetschuan — richtete. Im Norden tritt Russland als gefährlicher Concurrent mit der transsibirischen Bahn auf, für die es die Erlaubniss, sie durch die Mandschurei zu führen, erhalten hat. Den Einfluss auf den Welthandel, den man der Vollendung dieser Bahn vielfach zugeschrieben hat, erwartet unser Gewährsmann davon nicht, die Bahn wird wohl einen Theil des Verkehres nach China hinüberziehen, aber damit nur einen Local-, keinen Welthandel ins Leben rufen. Denn für die Massengüter, die China exportirt, ist die Bahnfracht zu theuer, und für die feinen Waaren, Kampfer, Moschus, eventuell wegen der mehrfachen Umladungen verderblich. Unter den neu in Ostasien aufgetretenen Staaten wird Japan auch in Zukunft die erste Rolle spielen, es geht aber durch seine übermässigen Ausgaben für Rüstungen einer Verwirrung seiner Finanzen entgegen, die voraussichtlich ein permanentes Deficit zeitigen wird und dann sehr wohl die Regierung zur Wiederholung der schon früher geübten Ablenkung der inneren Schwierigkeiten nach aussen durch einen Krieg veranlassen könnte. Dass die Vereinigten Staaten, sobald sie es wollen, in der ostasiatischen Frage einen durchschlagenden Einfluss ausüben werden, ist zweifellos. Bereits ist in commercieller Hinsicht ihre Concurrenz namentlich auf dem Gebiete der Eisenindustrie und der Baumwollindustrie besonders für England eine recht empfindliche.

Wiederholt betont Herr v. Brandt, dass die Ansicht, China müsse über kurz oder lang in sich zerfallen wegen der geringen Cohäsion der Bevölkerung und des weit verbreiteten Hasses gegen die mandschurische Dynastie,

durchaus irrig sei. Denn letzteres sei eine Fabel, was bereits 1840 die Engländer erfahren hätten und jeder Andere wieder erfahren würde. Erstere aber, die geringe Cohäsion der Bevölkerung, sei nur insofern vorhanden, als nach Sprache und Gewohnheiten den Nordchinesen vom Südchinesen allerdings ein weiter Abstand trenne; das aber werde völlig aufgehoben durch die in drei Jahrtausenden unverändert gebliebene und im Volksbewusstsein tief eingewurzelte Morallehre des Konfutse, der dem Vater in der Familie und dem Kaiser im Reiche eine unbedingte Autorität einräume. Jahrhunderte zum mindesten würden dazu gehören, um dieses Band, das die ungezählten Millionen des himmlischen Reiches aufs Engste zusammenschliesse, zu sprengen.

Was die in China von den Europäern erlangten Concessionen angehe, die in Bahnstrecken von ungeheurer Ausdehnung beständen, so werde deren Ausbeutung nicht nur sehr lange Zeit, sondern auch Hunderte von Millionen, ja Milliarden erfordern, die das europäische Capital wohl so bald nicht zur Verfügung stellen werde. Die ganze Entwicklung könne sich nur langsam vollziehen, zumal das chinesische Volk dafür noch nicht reif ist. Bei der Ausbeutung der Kiautschou-Concession, deren Erlangung v. Brandt übrigens als eine lange vorbereitete Action darstellte, handle es sich auch darum, Anschluss an die nahe liegenden chinesischen Provinzen, namentlich Schansi, zu gewinnen.

Den Kaufleuten ertheilt Herr v. Brandt folgende Rathschläge, die auch in Oesterreich, soweit unsere freilich noch geringfügigen Interessen in China in Betracht kommen, Beachtung verdienen: Erwerbung grösserer Bekanntschaft mit der chinesischen Umgangssprache seitens der in China etablirten Kaufleute und ihrer Angestellten; grössere Aufmerksamkeit auf die Aufmachung der Waaren und peinliche Genauigkeit bei Ausführung chinesischer Bestellungen; der Fabrikant soll seine Waaren womöglich nur einem Kaufmanne consigniren und demselben möglichst vollständige Kataloge mit genauen Preis- und sonstigen Angaben zugehen lassen. Die Prüfung der nach China bestimmten Waaren auf Probemässigkeit, Aufmachung und Verpackung sollte bereits durch einen Commissionär in Europa erfolgen, wie es in England und Frankreich durchwegs Sitte ist. *L.*

GESCHICHTE FORMOSAS.

Der fieberhafte Pulsschlag, der das politische Leben Ostasiens in der Gegenwart kennzeichnet, ist auch nicht ohne Einfluss auf die Literatur geblieben, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, jene politisch bewegten Gebiete in verschiedener, ganz besonders historischer, geographischer und ethnographischer Hinsicht zu schildern. Mochten vor noch nicht gar so langer Zeit Jahre verstreichen, ehe einem Werke über eines der Länder Ostasiens ein neues denselben Gegenstand behandelndes Werk folgte, so vergeht gegenwärtig kaum ein Monat, ohne uns eine literarische Neuigkeit dieser Art zu bringen. Deutsche, Engländer und Franzosen wetteifern rühmlichst mit einander, die Ergebnisse ihrer Studien und Erfahrungen, die sie über und in Ostasien gemacht haben, der gelehrten und gebildeten Welt zu vermitteln, und aus der reichen Fülle gross angelegter und ausführlicher Werke allgemeinen oder besonderen Inhalts fängt auch schon hie und da, eine willkommene Erscheinung, das Compendium aufzutauchen an.

Ein solches Compendium, welches in monographischer Darstellung ein Stück ostasiatischer Geschichte behandelt, ist das uns vorliegende Werk *Wirth's* „Geschichte Formosas".[1]) Der Verfasser hat sich mit grossem Geschicke der Aufgabe entledigt, die Geschichte der Insel Formosa von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart so knapp als möglich darzustellen, ohne auch nur das Geringste vermissen zu lassen, was zum Verständnisse der historischen Ereignisse und ihres Zusammenhanges nothwendig ist. Wirth's Buch ist nicht nur eine kurze Zusammenstellung historischer Thatsachen, es gibt uns nicht allein Einblick in die politischen Wandlungen, denen Formosa bis zum Frieden von Shimonoseki, durch den es unter japanische Herrschaft kam, unterworfen war, sondern es lehrt uns auch die Bedingungen kennen, die jenen Thatsachen und Wandlungen zugrunde liegen. Es ist nicht nur ein fleissig gearbeitetes Werk, zu dessen Ausführung der Verfasser die ziemlich reiche, aber auch verstreute Literatur über Formosa verwerthet hat, sondern es ist auch die gute Arbeit eines Mannes, der seinen Stoff beherrscht und immer weiss, wo und wie die Einzelheiten am besten zu verwenden sind, damit sie sich zu einem übersichtlichen Ganzen zusammenschliessen.

Gerade was Formosa betrifft, ist eine glatte Zusammenstellung des geschichtlichen Materials nicht so leicht, als man in Rücksicht auf die länger als zwei Jahrhunderte andauernde Zugehörigkeit der Insel zu China denken möchte. Diese Zugehörigkeit war eben trotz ihrer langen Dauer nicht vollkommen und nicht unangefochten, wenngleich sie als politische Thatsache so wenig bestritten werden konnte wie der heutige Besitztitel der Japaner. Doch nicht allein unter der Herrschaft der Chinesen war Formosa ein Gegenstand des Begehrens, auf welchen andere Mächte ihre Blicke richteten, und nach welchem sie gerne die Hand ausgestreckt hätten, sondern schon vordem war die Insel ein Object des Streites und Kampfes, und die Fäden des politischen und kriegerischen Getriebes laufen oft so wirr durcheinander, dass der Geschichtschreiber schwere Mühe hat, sie zu entwirren und in eine für den Leser verständliche Ordnung zu bringen. So bleibt, um eine chronologisch geordnete Darstellung zu gewinnen, nichts übrig, als die ineinander laufenden Fäden abzureissen und fallen zu lassen und sie gelegentlich wieder aufzunehmen und aneinander zu knüpfen; eine Methode, zu welcher auch Wirth seine Zuflucht zu nehmen gezwungen war.

Wenn es auch nicht geschichtlich nachgewiesen werden kann, so darf doch angenommen werden, dass von allen Nationen, die jemals die Insel Formosa besucht haben, die Chinesen die ersten waren, die das der Provinz Fukien so nahe gegenüberliegende Eiland kennen lernten. Wenn, wie von Seeleuten behauptet wird, bei günstiger Witterung die Berge von Formosa von Amoy aus gesehen werden können, so wäre es ganz undenkbar, dass die Chinesen der Versuchung widerstanden haben sollten, die nur etwa 200 *km* breite Meerenge zu übersetzen, um das benachbarte Land auszukundschaften; dass über solche in alter Zeit unternommene Züge der Chinesen nach Formosa keine Nachrichten auf die Nachwelt gekommen sind, lässt sich leicht damit erklären, dass die chinesischen Seefahrer von den wilden Inselbewohnern erschlagen worden sind. Verbürgt ist, dass die Chinesen im Jahre 607 n. Chr. — unter einem Reitergeneral! — etwa 10.000 Mann stark einen Seezug gegen Formosa unternahmen, die Hauptstadt der Insel eroberten und nach einem grausamen Schlachten 1000 Eingeborene als Gefangene nach China führten. Trotz dieses Sieges kümmerten sich nun die Chinesen so lange nicht um Formosa, bis sie durch die Formosaner selbst wieder daran erinnert wurden, da diese am Ende des XII. Jahrhunderts in Fukien einfielen und auf ihrem Plünderungszuge, der hauptsächlich dem Erwerbe von eisernen Gegenständen galt, nur mit schwerer Mühe aufgehalten und zurückgetrieben werden konnten. Erst im darauffolgenden Jahrhunderte besuchten die Chinesen wieder einigemale die Insel, jedoch ohne besondere Absicht und mit keinem anderen Erfolge als der Niedermetzlung oder Gefangennahme von Eingeborenen. Im Jahre 1564 war es ein chinesischer Seeräuber, der sich der Pescadoren bemächtigt hatte und nach verlorener Seeschlacht auf

[1]) *Wirth, Albrecht.* Geschichte Formosas bis Anfang 1898. Bonn, C. Georgi, 1898. 8°. 188 S.

JEDNOTA K POVZNESENÍ PRUMYSLU V CECHACH

der Flucht vor dem chinesischen Admiral nach Formosa kam; die Chinesen, die den Corsaren wegen der Untiefen und Sandbänke nicht bis nach Formosa zu verfolgen wagten, nahmen die Pescadoren, und der Seeräuber richtete unter den Formosanern ein kleines Blutbad an und liess mit ihrem Blute seine Schiffe kalfatern.

Während die Chinesen also Formosa der Annectirung nicht für werth hielten, was ihnen in Rücksicht auf die wilden Bewohner der Insel auch gar nicht zu verübeln ist, war das Zeitalter der Conquistadoren angebrochen, und damit auch die Zeit, in welcher die von den Chinesen verschmähte Insel ihre Werthschätzung fand. Vor Allem waren es die Portugiesen, die der Insel den Tribut wenigstens äusserlicher Anerkennung brachten, indem sie ihr den Namen „a ylha Formosa", die Herrliche oder Prächtige (Insel) gaben; unter diesem Namen erscheint die vordem „Klein Liukiu" genannte Insel seit der Mitte des XVI. Jahrhunderts auf portugiesischen Seekarten verzeichnet. Nach der Einverleibung Portugals durch die Spanier im Jahre 1580 gab König Philipp II. im Jahre 1593 dem Statthalter von Manila den Auftrag, Formosa zu erobern, um gegen Japan einen strategischen Stützpunkt zu gewinnen; doch die spanischen Schiffe kehrten, von einem Sturme kampfunfähig gemacht, unverrichteter Dinge zurück, und der Plan wurde verschoben. Dieser kam erst im Jahre 1626 zur Ausführung, da die Spanier das an der Nordküste Formosas gelegene Kilung nahmen.

Inzwischen waren auch die Holländer auf den Plan getreten. Im Jahre 1624 setzten sie sich in Anping an der Westküste Formosas fest und nahmen, sich als die Herren geberdend, von allen ein- und ausgehenden Waaren Zölle. Dadurch kam es zwar zwischen ihnen und den Japanern zu Zwistigkeiten, doch blieben die Holländer Herren der Situation. Indem sie dem Anerbieten der Chinesen, die Pescadoren zu räumen und das herrenlose Formosa zu besetzen, Folge leisteten, hatten sie bei Taiwan eine feste Burg angelegt, nahmen 1642 Kilung, danach Tamsui, unterwarfen sich 25 Stämme der Eingeborenen, verschafften sich auch auf der Ostküste Geltung und waren im Jahre 1661 die alleinigen Beherrscher der ganzen Südhälfte von Formosa. Wären die Holländer damals zielbewusst und zweckentsprechend vorgegangen, so wäre ihre Herrschaft auf Formosa gesichert gewesen. Aber die ostindische Compagnie functionirte mit einer Schwerfälligkeit, die ein schlagfertiges Vorgehen unmöglich machte und, indem sie den militärischen Führern durch langwierige, diplomatische Verhandlungen die Hände band, den feindlichen Bestrebungen den Boden ebnete. So vielversprechend die Unternehmungen der Holländer auf Formosa angefangen hatten, so kläglich und rasch war ihr Ende, und heute sind nur noch verfallene Burgruinen Zeugen der einstigen holländischen Macht auf Formosa.

Gerade um die Zeit, als die Holländer auf dem besten Wege waren, sich auf Formosa auszudehnen, wurde in China die Ming-Dynastie von den Mandschu gestürzt, und in den südlichen Provinzen Chinas kam es zu einer den Mandschu feindlichen Gährung. Drei Prinzen der Ming organisirten die Bewegung, und die Mandschu wurden aus Fukien vertrieben. Auch Seeräuber mussten dazu ihre Hilfe leihen, und der Corsar Kok-seng-ya (Koxinga) leistete den Ming-Prinzen vortreffliche Dienste. Kopinga, der sich von den Ming in keiner Weise abhängig machte und seine Raubzüge auf eigene Rechnung unternahm, brachte im Jahre 1661 seinen langgehegten Plan, Formosa heimzusuchen, zur Ausführung und landete mit 25.000 Mann vor Taiwan. Die Holländer, die einer solchen Macht nicht Widerstand leisten konnten, hätten nun leicht Rettung finden können, wenn sie sich, wie ihnen angeboten wurde, mit den Mandschu verbündet hätten; aber sie liessen die Gelegenheit vorübergehen und mussten nach unsinnigen Versuchen, sich Hilfe zu verschaffen, und nachdem sie die kostbarste Zeit unthätig hatten verstreichen lassen, Anfangs 1662 capituliren. Da Koxinga in demselben Jahre starb, meinten zwar die Holländer, sich von dem ihnen zugefügten Schlage wieder erholen zu können, aber ihre Hoffnung wurde arg getäuscht. Formosa blieb von nun an chinesisch. King, der Sohn Koxinga's, der das Erbe seines Vaters antrat, hatte nicht dessen Fähigkeiten, und nachdem die Holländer mit Hilfe der Mandschu seine Flotte vernichtet hatten, hätten sich jene noch immer aufraffen können, doch waren die Chinesen in der Ausnützung dieses Sieges weit klüger als die Holländer. Nachdem King im Jahre 1681 gestorben war und sein Sohn Kotschwang die Herrschaft seines Vaters angetreten hatte, eroberten die Chinesen die Pescadoren und rückten im Jahre 1683 gegen Formosa vor. Kotschwang wurde geschlagen und als Staatsgefangener nach Peking gebracht, und Formosa wurde China als Theil der Provinz Fukien einverleibt.

Die Chinesirung der Bevölkerung der Insel ging ziemlich rasch vor sich. War der Zuzug der Chinesen schon unter der Herrschaft der Holländer nicht unbedeutend, so nahm er noch mehr zu, nachdem die Anhänger der Ming alle Aussicht auf Erfolg verloren hatten und sich vor den Verfolgungen der Mandschu nach Formosa flüchteten, und die Chinesen waren um die Mittel, die Eingeborenen von Formosa zu verdrängen, nicht verlegen. Bald hatten zwei Drittel der Formosaner chinesische Sprache, Sitte und Tracht angenommen, und wie fürderhin die Entwicklung Formosas mit der der gegenüberliegenden Provinzen Fukien und Kwangtung in Wechselwirkung stand, durften sich die Mandschu rühmen, Formosa zu einem Theile des Reiches der Mitte gemacht zu haben. Doch obgleich sie allmälig in neue Gegenden vorrückten, war und blieb Formosa doch immer nur ein todtes Anhängsel an China, das die Chinesen erst zu schätzen anfingen, als sie von fremder Seite auf seinen Werth aufmerksam gemacht wurden. Sicherlich gab die Insel den Mandschu immer mehr zu schaffen, als sie ihnen von Nutzen war. Vom Jahre 1701 bis 1806 haben auf Formosa nicht weniger als fünf Aufstände stattgefunden, von denen einige sehr gefährlich waren und der letzte volle zehn Jahre dauerte. Wie auf dem Festlande die Misswirthschaft der Mandarine das Volk zur Empörung reizt, so auch auf der Insel, und wenn man bedenkt, dass Formosa nicht allein eine Zufluchtsstätte der Mingianer, sondern auch verschiedenen Gesindels aus den Südprovinzen geworden war, so ist es erklärlich, dass die chinesische Herrschaft auf Formosa manchen Versuchen ausgesetzt war, sie zu erschüttern. Erinnert man sich dazu, dass es den Chinesen niemals gelungen war, die Einwohner von Formosa ganz zu unterwerfen, sondern dass die wilden Stämme immer unbotmässig blieben, so begreift man auch, dass die Herrschaft der Chinesen über Formosa auch von Fremden nicht als eine besonders zu respectirende Thatsache betrachtet wurde. So konnte der Pole Graf Benyowski, der im Jahre 1771 nach Formosa kam und dort mit den Eingeborenen in blutigen Streit gerieth, auf den Gedanken kommen, die Colonisation Formosas einer europäischen Macht vorzuschlagen, als ob die Chinesen dabei gar nichts mitzureden hätten; freilich predigte er all das Schöne, was er von Formosa zu erzählen wusste, tauben Ohren, denn weder Ludwig XV. von Frankreich, noch Kaiser Josef II., noch die Engländer und Amerikaner gingen auf seinen Plan ein.

Durch Jahrhunderte war Formosa kein Anziehungspunkt für fremde Bestrebungen, und jahrhundertelang blieb es verschlossen, bis der Krieg zwischen China und den vereinigten Engländern und Franzosen diese Sachlage mit einem Schlage änderte. Den Amerikanern gebührt das Verdienst, vereint mit den Russen die Eröffnung Taiwans als des ersten formosanischen Hafens im Jahre 1858 durchgesetzt zu haben. Von einer Erwerbung Formosas aber wollten die Amerikaner weder

früher noch später etwas wissen, und selbst als im Jahre 1867 die Mannschaft einer amerikanischen Barke, die an der Westküste von Südformosa gestrandet war, von den wilden Botan massacrirt wurde, begnügten sich die Amerikaner damit, den Wilden einige Gefechte zu liefern und ihnen dann das Versprechen abzunehmen, Westländer, die an der Küste des Botangebietes scheitern sollten, künftighin freundlich zu behandeln.

Gleich den Amerikanern zeigten sich auch die Engländer nicht geneigt, Formosa zu colonisiren. Im Jahre 1670 hatten sie von King die Erlaubniss erhalten, in Taiwan eine Factorei zu gründen, doch machten sie von jener nur einige wenige Jahre Gebrauch und gaben nach der Eroberung von Amoy 1683 die Factorei wieder auf. Und ebenfalls gleich den Amerikanern fühlten auch sie sich nicht bewogen, aus dem Umstande ernste Consequenzen zu ziehen, dass erst im Jahre 1842 und auch später noch öfters englische Schiffbrüchige von den formosanischen Wilden ermordet oder zu Sclaven gemacht wurden. Auch das Angebot der bekannten Firma Jardine, Matheson & Cie., die Insel für England zu erobern, wie Brooke das Gebiet von Sarawak auf Borneo für England in Besitz genommen hatte, wurde abgelehnt.

Ernste Absicht, sich Formosas zu bemächtigen, hatte dagegen Frankreich. Schon zu verschiedenmalen hatten die Franzosen daran gedacht, Formosa zu erwerben, doch erst im Jahre 1884, nachdem jene Idee schon hundert Jahre alt geworden, hatte es den Anschein, als ob sie verwirklicht werden sollte. Im Kriege mit China versuchten es die Franzosen, Formosa zu gewinnen, und es gelang ihnen auch, Kilung zu erobern. Doch trotz der Ueberlegenheit und der Siege der Franzosen über die Chinesen zogen Jene den Kürzeren, da die Engländer die französische Blockade brachen, um die Chinesen zu unterstützen, und da die Franzosen durch Krankheiten aufgerieben wurden. Acht Monate nach der Eroberung von Kilung sahen sich die Franzosen bemüssigt, sich von Formosa zurückzuziehen und den Plan, die Insel zu erwerben, aufzugeben.

Auch in Deutschland, beziehungsweise Preussen, dachte man an eine Erwerbung Formosas, doch blieb es immer nur bei Anläufen. Der verrätherische Angriff der wilden Botan auf ein preussisches Schiff im Jahre 1860 wurde zwar auf der Stelle energisch zurückgewiesen und bestraft und hätte auch einen casus belli in ernstem Sinne bilden können, doch vereitelten Schiffbruch, Krankheiten und endlich die politischen Verhältnisse in Europa den Plan, auf Formosa und auf den Pescadoren eine preussische Niederlassung zu gründen. Erst Anfangs der Achtzigerjahre liessen sich deutsche Firmen auf Formosa nieder und wurde auch ein deutsches Consulat errichtet. Als man in Deutschland im Jahre 1895 wieder ernstlich den Plan zu erwägen begann, Formosa zu erwerben, waren die politischen Verhältnisse in Ostasien schon so weit gediehen, dass dieser Plan nicht mehr zur Ausführung gebracht werden konnte. Die Japaner waren, man kann sagen, nicht gerade zu ihrem eigenen Vortheil den Deutschen zuvorgekommen.

Die Beziehungen Japans zu Formosa lassen sich gerade so weit zurückverfolgen wie die Chinas. Wie die Chinesen so standen auch die Japaner schon im VII. Jahrhunderte mit Formosa in Verkehr, und es darf wohl angenommen werden, dass dieser nie ganz unterbrochen wurde, wenngleich Nachrichten darüber fehlen. Gewiss ist, dass japanische Flüchtlinge gegen 1200 n. Chr. die mittleren Liukiu besuchten und sich da niederliessen, und da Japaner um die Mitte des XVI. Jahrhunderts im Vereine mit chinesischen Seeräubern die Küsten von Fukien heimsuchten, so dürften sie bei dieser Gelegenheit wohl auch nach Formosa gekommen sein. Am Ende des XVI. Jahrhunderts kamen japanische Händler nach Formosa, und da aus ihren Berichten der Shogun Jyeyasu erkannte, dass die Insel einen berufenen Stützpunkt gegen die Chinesen und Spanier bilden könnte, sandte er eine Handelscommission dahin, um mit den Wilden Verbindungen anzuknüpfen. Einige Mitglieder dieser Commission wurden zwar von den Wilden niedergehauen, doch schickte der Shogun erst im Jahre 1615 den Statthalter von Nagasaki nach Formosa, um dieses zu erobern; der Zug misslang aber, und der unglückselige Statthalter wurde dafür nach seiner Rückkehr nach Japan enthauptet. Obwohl die japanische Regierung nun den Plan, Formosa zu gewinnen, fallen liess, dauerte der Verkehr der japanischen Kaufleute mit der Insel fort, bis es, wie schon erwähnt, im Jahre 1624 zwischen den Holländern und Japanern zu einem Conflicte kam, in welchem die Japaner unterlagen. In der nun folgenden Periode japanischer Abschliessungspolitik kümmerten sich die Japaner auch um Formosa nicht, und erst in diesem Jahrhunderte lenkte die Insel wieder ihre Aufmersamkeit auf sich. Wie den anderen Nationen, so ging es auch den Japanern, als sie im Jahre 1871 und später an der Südküste von Formosa Schiffbruch litten: die Schiffbrüchigen wurden von den wilden Botan erschlagen oder misshandelt. Da die chinesische Regierung die Verantwortlichkeit für das Gebahren der ihr unterstehenden aber nicht botmässigen Wilden ablehnte, verschafften sich die Japaner selbst Recht, doch begnügten sie sich nicht damit, die Botan zu züchtigen, sondern versuchten es auch, sich in Südformosa festzusetzen, und blieben auch da bis zu Ende des Jahres 1874. Dies verursachte den Chinesen Bedenken und veranlasste sie, den Versuch zu machen, die wilden Formosaner selbst zu unterwerfen, um künftighin fremden Mächten die Gelegenheit zu nehmen, sich mit formosanischen Angelegenheiten zu beschäftigen. Noch in den Siebzigerjahren bauten sie Strassen und legten sie ein Fort in Formosa an, und in den Achtzigerjahren unterwarfen sie an 500 Dörfer der Eingeborenen mit etwa 100.000 Einwohnern.

Indessen war es zwischen China und Japan zum Kriege gekommen, der für China so unglücklich ausfiel und durch den Frieden von Shimonoseki im Jahre 1895 den Japanern Formosa zubrachte. Aber der Gewinn dieser Insel war für die Japaner mit manchen Unannehmlichkeiten verbunden, an die sie sicherlich nicht gedacht hatten. Formosa musste erst erobert werden. Die chinesischen Elemente der Insel waren entrüstet, dass sie an die ihnen verhassten Japaner ausgeliefert werden sollten, und erklärten, um diesem Schicksale zu entgehen, Formosa zur Republik, indem sie aber auch die Oberhoheit des Kaisers von China anerkannten. „Die Japaner haben China beschimpft," heisst es in der betreffenden Proclamation, „indem sie unser Gebiet von Formosa annectirten, und unsere, des Volkes von Formosa, Bitten an den Thoren des Thrones sind vergeblich gewesen. Wir hören jetzt, dass die japanischen Sclaven im Begriff stehen, einzutreffen. Wenn wir das dulden, wird das Land unserer Herde und Heimstätten ein Land der Wilden und Barbaren (!) werden, aber wenn wir es nicht dulden, wird die Zeit unserer verhältnissmässigen Schwäche sicher nicht lange dauern. Häufige Besprechungen haben zwischen den fremden Mächten stattgefunden, die sich alle dahin ausgesprochen, dass das Volk von Formosa erst seine Unabhängigkeit begründen müsse, ehe die Mächte es unterstützen würden. Darum sind wir, das Volk von Formosa, unabänderlich entschlossen, eher zu sterben, als dem Feinde zu dienen, und wir haben im Rathe beschlossen, die ganze Insel Formosa in einen republikanischen Staat zu verwandeln, sowie dass die Verwaltung aller unserer staatlichen Angelegenheiten organisirt und durchgeführt werden solle auf Grund von Berathungen und Entscheidungen der von uns, dem Volke, öffentlich gewählten Beamten. Aber da für dieses Unternehmen, sowohl was den Widerstand gegen den japanischen Angriff, als was die Organisation der neuen Verwaltung anbetrifft, ein Mann die oberste Leitung haben muss, der die ganze Autorität in sich zu-

sammenfasst und den Frieden unserer Heimstätten sichert, so haben wir wegen der Achtung und Bewunderung, die wir seit lange für den Gouverneur und Oberbefehlshaber Tang-tschin-sung gefühlt haben, im Rathe beschlossen, denselben zur Stelle des Präsidenten der Republik zu erheben." Die Unterstützung, welche die Republikaner von Seite Chinas an Geld, Waffen und Mannschaft erhielten, erschwerte den Japanern zwar die Niederwerfung des gegen sie organisirten Aufstandes, endlich aber blieben sie doch Sieger über die merkwürdige ostasiatische Republik, und die Insel wurde ihnen auch de facto übergeben.

Heute steht Formosa unter japanischer Herrschaft, ohne von den Japanern schon ganz erobert zu sein. Die wilden Stämme im Innern der Insel, die sich noch nie einem Herrn unterworfen haben, gehorchen auch den Japanern nicht, und der Krieg dauert fort; ist es auch nur ein Bandenkrieg, so kostet er doch seine Opfer und dies auch aus dem Grunde, weil die Japaner viel unter der Malaria zu leiden haben. Rechnet man dazu die von den Chinesen ausgehenden Aufstände, die den Japanern immerfort zu schaffen geben, so wird man wohl kaum bezweifeln, dass keine von den Mächten, die Formosa zu erwerben versäumt haben, Japan um dessen Besitz beneidet, der die Japaner bis heute schon mehr als 200 Millionen Mark kostet! Jedenfalls steht es ausser Frage, dass der Besitz Formosas unter so zweifelhaften Verhältnissen einen solchen Kostenaufwand nicht werth ist, und die Japaner mögen den Siegeslohn, der ihnen mit der „Herrlichen" zugefallen ist, wohl schon oft als ein wahres Danaergeschenk verwünscht haben. Officiell wird dies freilich nicht offen zugestanden, denn in amtlichen Berichten wird erklärt, dass nur wenige Taiwanesen, vor die Entscheidung gestellt, ob sie japanische oder chinesische Unterthanen werden wollten, sich im letzteren Sinne entschlossen hätten und nach China ausgewandert wären. Die Anzahl derer aber, die aus Hass gegen die japanische Regierung die Insel verlassen haben und nach dem Festlande ausgewandert sind, soll sich in Wirklichkeit auf beiläufig 20.000 belaufen, was freilich kaum der hundertste Theil aller Taiwanesen ist. Die grosse Masse der Zurückgebliebenen äussert ihre Abneigung gegen die Japaner aber dadurch, dass nur die wenigsten von ihnen japanische Unterthanenpapiere erwerben. Das sind für die Japaner keine vielversprechenden Zustände, und man braucht den Werth Formosas gar nicht zu unterschätzen, um sich mit einigem Zweifel die Frage vorzulegen, ob das von den Japanern auf Formosa verwendete Capital ihnen in Zukunft auch die erwarteten Zinsen tragen wird. —*l.*

CHRONIK.

Asien.

Arabien. Die türkischen Truppen nehmen die Ortschaft Miftachul (?) in Jemen; nun soll hier Ruhe herrschen.

Afghanistan. Der Gesundheitszustand des Emirs soll sehr schlecht sein.

Indien. In der Stadt Bombay nimmt die Beulenpest zu, und es kommen viele Todesfälle vor.

China. Der Kaiser ist noch immer von jedem Verkehr streng abgeschlossen und leistet den Wünschen der Kaiserin-Witwe nicht Folge. Die Kaiserin-Witwe soll einen Thronfolger bestimmt haben, und es soll eine Palastrevolution bevorstehen. — Alle Vicekönige und Provinzgouverneure werden durch ein Edict von amtswegen zu Mitgliedern des Tsungliyamen ernannt. — Russland zieht die Hälfte seiner Wachmannschaften aus Peking zurück. — Die deutsche Regierung fordert für die dem Missionär Stenz zugefügten Misshandlungen Genugthuung; die chinesische Regierung bewilligt die deutschen Forderungen; die amtliche Wiedereinführung des Missionärs (jetzt in Tsintau in Pflege), Unterstützung bei Errichtung seiner Missionsstation am Thatort und strenge Bestrafung der Schuldigen. — Die Unruhen in den Provinzen Szetschuan, Hunan und Hupeh gewinnen an Ausdehnung. Die zur Bekämpfung der Aufständischen in Hupeh ausgesandten kaiserlichen Truppen fliehen vor dem Feinde. Die Kaiserin-Witwe schränkt die Macht der Vicekönige, besonders derjenigen in den Gebieten des Yang-tse und von Hankau, ein. Der französische Gesandte fordert für die in Hunan gegen Missionäre verübten Gewaltthätigkeiten die Bestrafung der localen Beamten und die Wiedereinsetzung der Missionäre. — In der Provinz Nganhwei greifen 8000 Aufständische die Stadt Kuyung an, nehmen sie nach längerer Belagerung und Tödtung eines grossen Theiles der Besatzung ein und ordnen daselbst die Hinrichtung aller Civil- und Militärbeamten an. Eine andere Stadt ergibt sich freiwillig den Aufständischen. Diese marschiren nach Tschultschau, um Kantschau zu belagern. Die Erhebung in Nganhwei ist vorbereitet, und die Aufständischen erhalten Zuwachs aus den Provinzen Schantung und Hunan. Auch in Schantung finden Unruhen statt.

Korea. Hier soll vollständige Anarchie herrschen. — Japan übernimmt mit Zustimmung der koreanischen Regierung die Eisenbahn Söul—Tschemulpo.

Sumatra. Es wird der Befehl zur Wiederaufnahme der Expedition gegen Tuku-Umar gegeben. Dieser hält sich an der Westküste in Tenom auf, nachdem er dessen rechtmässigen Herrscher vertrieben hat.

Philippinen. Auf Luzon herrscht völlige Anarchie. Die Aufständischen haben sich in zwei Gruppen getheilt und befehden sich gegenseitig. Sie weigern sich, die spanischen Gefangenen auf das Verlangen der Amerikaner hin freizulassen, um den Schein einer Unterwerfung unter die Amerikaner zu vermeiden. Aguinaldo erklärt sich bereit, über die Auslieferung von 11.000 Gefangenen unter Ausschluss der amerikanischen Vermittlung mit dem spanischen General Rios zu verhandeln. Spanien erinnert die Vereinigten Staaten an die im Friedensvertrag übernommene Verpflichtung, die spanischen Gefangenen auszuliefern; Amerika ist nicht im Stande, dieser Verpflichtung nachzukommen. Aguinaldo verlangt für die Freilassung der gefangenen Spanier die Anerkennung der Republik der Philippinen durch Spanien und dessen Mithilfe, um die Angliederung durch die Amerikaner zu verhindern. — General Miller erhält die Instruction, in Iloilo zu landen und den Platz zu besetzen. Die Lage in Iloilo ist kritisch; die Vorstadt Molo ist von 1500 bewaffneten Eingeborenen besetzt. General Miller fordert die Uebergabe der Stadt unter Zusicherung des Schutzes für Leben und Eigenthum der Einwohner. Die Aufständischen verstärken ihre Stellung und rüsten zum Widerstand. Die Meuterei ihrer im Hafen von Manila zum Abgang nach den Visayasinseln bereit liegenden Truppen nöthigt die Amerikaner, von der Einnahme Iloilos abzustehen. Die Amerikaner behaupten die Herrschaft auf den Philippinen nur in der Gegend der Bucht von Manila. Aguinaldo zieht seine Truppen, circa 30.000 Mann, vor Manila zusammen; 12.000 Eingeborene verlassen die Stadt. Die amerikanischen Truppen unter General Miller werden von Iloilo zurückberufen, um General Otis in Manila zu stützen. Der Aufstand auf Mindanao, wo die Spanier blieben, macht grosse Fortschritte; die Muslimen predigen den heiligen Krieg. Auch die Insel Cebu ist im Aufstande, und die eingeborenen Behörden liegen untereinander im Streite. Eine in Mololos abgehaltene Versammlung von Aufständischen beschliesst, die in Haft befindlichen Personen in Freiheit zu setzen. Aguinaldo ruft in Mololos die philippinische Republik aus; der Congress in Mololos genehmigt die Verfassung. Auf der Insel Luzon ist die Regierung Aguinaldo's ohnmächtig, die Ordnung aufrecht zu erhalten. Im Inneren des Landes wird die Autorität Aguinaldo's allgemein anerkannt. — Auf der

Insel Balabac werden der spanische Gouverneur und seine Officiere von Eingeborenen ermordet; diese nehmen die Frauen und Kinder und einige Männer gefangen und ziehen sich in die Berge zurück. Die Gattin des Gouverneurs und die übrigen Gefangenen sollen sich nunmehr in Sandakan (Britisch-Nordborneo) in Sicherheit befinden.

Afrika.

Marokko. Der Sultan soll sich wohl befinden. Die Lage in Tafilet verschlimmert sich. Die Regierungstruppen, unter dem Befehle des Prinzen Maroni auf dem Marsche nach Tafilet, werden von dem Wad-el-Dras-Stamme angegriffen, doch werden die Aufständischen nach heftigem Kampfe geschlagen; viele von ihnen werden gefangeu und ein Theil von ihnen wird hingerichtet.

Aegypten. Sämmtliche Mächte stimmen zu, die Wirksamkeit der gemischten Gerichtshöfe vom 1. Februar ab auf ein Jahr zu verlängern.

Abessynien. Ras Mangascha stellt seine Truppen in starker Position bei Adagamus auf. Er wird von den meisten seiner Leute verlassen und hat wenige Anhänger. Ras Makonnen verfolgt ihn, und es kommt zwischen den beiderseitigen Truppen zu einem unbedeutenden Kampfe. Es werden Friedensverhandlungen eingeleitet, kommen aber nicht zum Abschluss. Ein Angriff der Colonnen Ras Makonnens auf die von Ras Mangascha besetzten Stellungen wird zurückgeschlagen. Es finden verschiedene Zusammenstösse statt, die sämmtlich für Ras Makonnen unglücklich ausfallen. Dieser erleidet beträchtliche Verluste und leitet neue Friedensverhandlungen ein. Es kommt zwischen Ras Mangascha und Ras Makonnen ein Friedensvertrag zu Stande, wonach sich Ras Mangascha dem Negus Menelik vollständig unterwirft und Tigre dem Ras Makonnen zufällt. Ras Mangascha entlässt seine Soldaten, und die Häuptlinge von Tigre kehren in ihre Gebiete zurück. Ras Makonnen räumt Agame und tritt mit seinen Truppen den Rückmarsch an.

Senegambien. Samory trifft in St. Louis am Senegal ein.

Wadai. Useph, der Sultan von Wadai, ist gestorben. Sein erster Rathgeber Germa, der für die Erbansprüche Abu Saïd's, des Sohnes des früheren Sultans Ali, eintreten wollte, tödtete einen Sohn Useph's, Ibrahim, und stach einem anderen Sohne Useph's, Abdul Aziz (oder Abbas?), die Augen aus, worauf er Abu Saïd herbeirief.

Aegyptischer Sudan. Oberst Lewis bringt dem Führer der Derwische, Ahmed Fadhil, nach heftigem Kampfe eine vollständige Niederlage bei, wobei eine grosse Zahl von Derwischen fällt und gefangen genommen wird. Später ergibt sich die gesammte Streitmacht Ahmed Fadhil's, 2000 Mann, dem Kanonenboot „Metemmeh" auf dem Blauen Nil; Ahmed Fadhil gelingt es, zu entkommen. Oberst Kitchener's Abtheilung besetzt auf dem Marsche gegen den Khalifen Aburukba, wo sich eine kleine Abtheilung von Leuten des Khalifen ergibt. Dieser hält sich mit dem Hauptbestande seiner Streitkraft noch in Scherkilla auf. Die britische Flagge wird am Atbara und in Wadi Halfa gehisst. Für die Zwecke der Verwaltung wird der Sudan in vier Bezirke erster und drei Bezirke zweiter Classe eingetheilt: *a*) Omdurman, Sennaar, Kassala und Faschoda, *b*) Assuan, Wadi Halfa und Suakin.

Britisch Westafrika. Wegen einer Forderung des englischen Gouvernements auf Ueberlassung des von der Eisenbahn durchquerten Landstriches kommt es unter den Egbas, die dies nicht für immer gestatten wollen, zu Unruhen.

Nigergebiet. Die Operationen im Asaba-Hinterlande sind beendet; alle Städte haben sich unterworfen, Ibu und Ukara sind zerstört.

Congostaat. Eine Abtheilung von 200 Soldaten unter Lieutenant Stevens wurde von den aufständischen Batetelas angegriffen und geschlagen. Diese marschirten gegen Kalambarre, wo nur eine schwache Besatzung lag, und bemächtigten sich dieses Platzes und der Ortschaft Yangu. Die Truppen des Congostaates zogen sich mit Verlusten gegen Kassongo zurück. Baron Dhanis befindet sich in Kassongo am Lulundi, wo er den Aufständischen den Weg sperren will und Verstärkungen erwartet. Die Aufständischen in Luluaburg setzen den Kampf fort. Die Truppen Lothaire's sind zu den aufständischen Batetelas übergegangen; jener soll verwundet und gefangen genommen worden sein. Vom Gouverneur Baron Dhanis fehlt weitere Nachricht. Die Truppen fürchten weitere Aufstände, da das Ansehen der Europäer erschüttert sei. Der Congostaat soll sich in einer schwierigen Lage befinden.

Madagaskar. Die Pestepidemie, die bisher auf Tamatave beschränkt blieb, dauert an; in Tamatave ist sie im Abnehmen begriffen.

Australien.

Samoa. Der Oberrichter Chambers, ein Amerikaner, bestätigt nicht die Mehrheitswahl Mataafa's zum Könige, sondern lässt Tanu, den minderjährigen Sohn Malietoa's, zum König und Tamasese zum Vicekönig ausrufen, da sich Mataafa nicht für das Amt eines Königs eigne. Der deutsche Consul weigert sich, Tanu anzuerkennen und zur Auseinandertreibung der Samoaner mitzuwirken, die sich gegen jene Bestimmung auflehnen und sich in grosser Anzahl in Mulinu zusammenrotten und das Stadthaus umzingeln. Es kommt zwischen den Anhängern Tanu's und Tamasese's und denen Mataafa's zum Kampfe, wobei die Ersteren geschlagen werden und 500 Gefangene verlieren. Tanu und Tamasese flüchten sich an Bord des englischen Kriegsschiffes „Porpoise", das ihre Truppen beschützt. Auch der Oberrichter und seine Familie begeben sich auf die „Porpoise". Mataafa's Anhänger plündern eine Anzahl Häuser in Apia, die Plantagen und das flache Land. Nunmehr beschliessen die Consuln, Mataafa und seine Anhänger als provisorische Regierung anzuerkennen. Der Vorsitzende des Stadtrathes, Dr. Raffel, und der deutsche Consul schliessen darauf den obersten Gerichtshof mit der Erklärung, dass dessen Function nur ihnen zukäme. Auf Veranlassung des britischen und des amerikanischen Consuls landet der Capitän der „Porpoise" den Oberrichter und eine Abtheilung Matrosen, unter deren Schutz der Oberrichter nun wieder Gericht hält. Mataafa selbst hält sich fern.

MISCELLEN.

Eisenbahnbau in Shantung. Der „Ostasiatische Lloyd" bringt in seinem Beiblatt „Nachrichten aus Kiautschou" folgende interessante Mittheilungen über den Eisenbahnbau in der Provinz Shantung: „Nachdem die generellen Vorarbeiten für eine von Tsintau nach Tsinanfu führende Eisenbahn abgeschlossen sind und betreffs des Eisenbahnbaues zwischen den bisher concurrirenden Syndicaten ein Einvernehmen erzielt worden ist, wird die Ertheilung der Concession nicht mehr lange auf sich warten lassen. Inzwischen sollen die speciellen Vorarbeiten sofort in Angriff genommen werden, damit, sobald die Concession selbst vorhanden ist, der Bau begonnen werden kann. Nach den bisherigen Dispositionen wird zunächst die Strecke Tsintau—Kiautschou—Weihsien ausgeführt werden, und zwar gleichzeitig von zwei Punkten aus, nämlich: von Tsintau und Kiautschou. Die Strecke Kiautschou—Weihsien bietet so gut wie gar keine Schwierigkeiten. Allerdings sind mehrere Flüsse mit Brücken zu überschreiten, so namentlich der Weiho, welcher acht Monate im Jahre eine grössere Wassermenge als unser Rhein mit sich führt; allein die natürliche Beschaffenheit des Terrains lässt eine glatte Durchführung dieser Arbeiten voraussehen, so dass die ganze Strecke bis Weihsien (rund 100 *km*) in $2\frac{1}{2}$—3 Jahren fertiggestellt sein dürfte.

Das Baumaterial wird auf Leichtern über die Bucht von Kiautschou nach dem kleinen Hafenort Taputur zu bringen sein und von da nach Kiautschou zunächst noch weitere 2 oder 3 *km* flussaufwärts in der Richtung nach der Stadt Kiautschou. Diese selbst wird dann mit einem etwa noch 8 *km* langen Geleise erreicht. Etwas schwieriger mit Rücksicht auf die mangelnden Arbeits- und Hilfskräfte ist der Bau der Strecke Tsintau—Kiautschou. Hier werden allein noch die speciellen Vorarbeiten rund acht Monate in Anspruch nehmen; mit der Bauführung der etwa 40 *km* langen Strecke wird daher kaum vor September oder October 1899 begonnen. Da sie indessen gleichzeitig von Tsintau und Kiautschou aus in Angriff zu nehmen ist, wird sie voraussichtlich gleichzeitig mit der Strecke Kiautschou—Weihsien fertiggestellt werden. Wenn nicht unvorhergesehene Hindernisse auftauchen, wird man demnach die Eröffnung der ersten Bahn von Tsintau nach den Kohlendistricten Shantungs Ende 1902 erwarten dürfen."

Patente in China. Die Einführung des Patentwesens in China scheint durch einen kaiserlichen Erlass angebahnt worden zu sein, den das amerikanische „Engineering and Mining Journal" im Wortlaute mitzutheilen weiss. Das merkwürdige und vielleicht bedeutungsvolle Schriftstück lautet danach, wie folgt: „Wir ordnen hiemit an, dass von jetzt ab jeder chinesische Unterthan, der ein nützliches Buch über neue Gegenstände schreibt oder eine neue Maschine erfindet oder irgend etwas Nützliches auf dem Gebiete der Kunst und Wissenschaft leistet, welches dem ganzen Lande zugute kommt, von uns geehrt und belohnt werden soll, damit andere ähnliche Talente ermuthigt und angespornt werden. Sollten derartige geniale Leute für Beamtenstellen geeignet sein, so sollen sie solche zur Belohnung bekommen; ist das nicht der Fall, so sollen sie Orden oder feine Kleidung erhalten, damit sich aus der grossen Masse die Leute herausheben, die sich durch ihre Talente und ihren Verstand auszeichnen. Ausserdem sollen diese Leute die Früchte ihrer Arbeit insofern geniessen, als sie innerhalb einer bestimmten Zeit allein das Recht erhalten, die erfundenen Gegenstände herzustellen und zu verkaufen."

Indische Emaillirarbeit. Die Hindus sind von altersher berühmt durch ihre Emaillirkunst. Auch heute machen sie noch immer Fortschritte in dieser Technik, in Bezug auf Reichthum, Tiefe und Durchsichtigkeit der Töne werden sie von Niemand, auch von den besten Emailarbeitern in Limoges nicht, übertroffen. Wie Maurice Maindron in der letzten „Gazette des Beaux-Arts« ausführt, wird die Kunst des Emaillirens an vielen Orten Indiens geübt, in Benares, Luknow, Lahore, Moultan, im Kaschmirgebiet, in Delhi und zahlreichen Städten des Pendschab; die geschicktesten Künstler aber wohnen in Djeypour und in Radjpoutana. Seit Jahrhunderten werden hier die Erfahrungen in dieser so complicirten und zarten Kunst vom Vater auf den Sohn überliefert. Die besten Arbeiter gehören zu der mohammedanischen Secte der Sikhs (in Lahore und Pendschab), sie sind auch allein im Stande, die Rohstoffe zu bearbeiten. Sie haben zwar ihre Kunst in einigen Gegenden Mittelindiens verbreitet, das Geheimniss der Bearbeitung der Rohstoffe jedoch nicht preisgegeben, so dass allenthalben die Emailleure das Rohemail in glasigen, undurchsichtigen Massen von den mohammedanischen Glasern in Lahore, den Manikars, kommen lassen müssen. Die Schönheit der Ornamentmuster wie der Farben und eine vollkommene Technik zeichnet auch schon die ältesten bekannten Emailarbeiten in Indien aus. An diesen finden sich primitive Elemente der Ornamentik, geometrische Motive, Pyramiden, Palmen mit Vögeln, typische Blumen wie das assyrische Gänseblümchen wieder, die der Kunst der Assyrer und Perser entlehnt sind. Heute sind besonders zwei Techniken der Emailmalerei in Indien in Uebung, die sich in ihren Grundzügen nicht wesentlich von den unseren unterscheiden: der Grubenschmelz (émail champlevé) und der Zellenschmelz (émail cloisonné). Bei der letzteren Art werden auf der zu emaillirenden Metallfläche kleine Abtheilungen durch dünne Metallstreifen gebildet, die als Zwischenwände genau auf den Contouren der vorher aufgetragenen Zeichnung laufen und aufgelöthet werden. In diese Zellen wird das Email in teigigem Zustande eingetragen und dann das Stück gebrannt. Beim Grubenschmelz werden die Felder, die mit Email gefüllt werden sollen, in den Metallgrund eingegraben; da, wo die Contouren kommen sollen, lässt man Metallstege stehen. Je nachdem das Email auf Gold, Silber oder Kupfer gearbeitet wird, verlangt es eine verschiedene Herstellungsweise. Das bei den Arbeitern am wenigsten beliebte Metall ist das Silber; es macht beim Brennen grosse Schwierigkeiten, für die die schönen lachsfarbenen Töne, die das Email nur auf Silber annehmen kann, nicht genügenden Ersatz bieten. Auf Kupfer kann nur schwarz, weiss und rosa erzielt werden. Dasselbe Stück geht bei der Bearbeitung durch mehrere Hände. Die Arbeitstheilung ist streng durchgeführt, besonders bei den besten Emailleuren in Djeypour, die gleichfalls Sikhs sind. Diese arbeiten überhaupt nicht für die Ausfuhr; sie kommen selbst auch nie mit dem Publicum in Berührung. Zu jedem Stück werden zunächst die Muster von einem Zeichner, dem Chitera, entworfen, der auch die Sammlung der Documente, die Bücher mit den Vorlageblättern, bewahrt und zugleich die Kunden empfängt und ihnen die Muster vorlegt. Der Goldschmied, Sunar, bereitet das Stück vor, polirt es, überträgt das Muster darauf und übergibt es dem Graveur, Gharai. Dieser gräbt mit Stahlspitzen und Grabsticheln die Gruben aus, in die das Email hineinkommen soll, verziert den Grund mit verschlungenen Linien und polirt die stehenbleibenden Flächen des Metalls mit einem Agatpolirstein. Alle diese Arbeiten werden noch von Leuten ausgeführt, die nicht zu den Sikhs gehören. Nun erst beginnt die Arbeit des Emailleurs, des Minakar. Der Künstler legt die Emailmasse mit einem Messer auf; er ordnet sie dabei nach ihrem Schmelzgrad und beginnt mit den Massen, die am schwersten schmelzen. Jede Emailmasse ist sorgfältig in einem Stahlmörser aufbewahrt, dann in einem kleinen Agatmörser mit einer Gummilösung vermengt worden. Wenn das in die Gruben des Metalls gebrachte Email seine Feuchtigkeit verloren hat und fest geworden ist, so beginnt der Brand. Ein Thonofen wird stark geheizt und eine Stahlplatte direct auf die weissglühende Kohlengluth gelegt; auf diese werden dann die zu brennenden Stücke gestellt. Beim Brande muss der Künstler die grösste Aufmerksamkeit aufwenden; die geringste Verzögerung, die kleinste Nachlässigkeit können Schäden zur Folge haben, die fast nie wieder gut zu machen sind. Je flüchtiger eine Farbe ist, desto kürzere Zeit darf sie nur im Feuer sein. Die indische Emailmalerei wird zu jeder Art von Decoration verwandt, von Luxus-Tafelgeschirren und zu dem Geschmeide, sogar für Waffenstücke. Freilich ist sie gerade in der letzten Zeit durch das Eindringen schlechter Vorbilder aus Europa in ihrer günstigen Entwicklung bedroht.

Das Pferd in China. Das Pferd ist als Hausthier im eigentlichen China wenig verbreitet, ja in den südlichen Provinzen sogar selten zu finden. Dank der vielen Wasserstrassen geschieht der Transport von Waaren und Personen auf dem erheblich billigeren Wasserwege. Auch im Heere sind nur die wenigen Reiterregimenter mit Pferden versehen, während die Artillerie sich zur Fortbewegung der Geschütze der Maulthiere bedient. Daher kommt es, dass in den allerdings meist sehr engen Strassen der Städte das Erscheinen eines Pferdes die Fussgänger in nicht geringe Aufregung versetzt. Nicht selten kann man beobachten, dass den Reitern auf städtischen Strassen ein Läufer vorauseilt, der mit dem warnenden Rufe: „Es kommt ein Pferd!" die Fussgänger und Lastträger zum Ausweichen auffordert. Auch in den Nordprovinzen lässt man die in anderen Ländern dem Pferde zugewiesenen Dienste und Arbeitsleistungen meist durch das Maulthier verrichten. Von einer Pferdezucht ist in China schon um desswillen nicht die Rede, weil alle Pferde als Wallachen aus der Mandschurei eingeführt werden. Die Einführung von Zuchtthieren durch die grosse Mauer ist strengstens untersagt. Der Versuch, aus Australien Halbblutpferde in China einzubürgern, ist völlig gescheitert, und so findet man im „Lande der Mitte" nur Pferde mongolischer Race, welche die Grösse der Ponies nicht überschreiten. Diese Thiere sind wenig schön, auch wenig schnell, dagegen macht sie ihre Ausdauer überaus werthvoll. Man kann auf ihnen in 24 Stunden, so berichtet der „Ostasiatische Lloyd", bis zu 200 *km* zurücklegen, ohne die Thiere dadurch zu schädigen. Dabei bedürfen die Pferde keiner besonders pfleglichen Behandlung; ein im Hofe eingerammter Pfahl, an dem eine Krippe angebunden ist, genügt ihnen als Stall für den Sommer und Winter. Gegen die Unbilden des letzteren schützt sie die Natur durch ein dickes Winterkleid, dessen Haare eine Länge von 4 *cm* erreichen. Die Pferde sind von Jugend auf an Abhärtung gewöhnt, sie werden von ihren mongolischen Züchtern in den freien Steppen sich selbst überlassen. Nur um die Zeit, zu der die jungen Hengste geworfen werden, werden sie mit einer ihnen um den Hals geworfenen Schlinge gefangen für kurze Zeit eingepfercht und, nachdem sie vorher ge-

zähmt und oberflächlich zugeritten sind, auf die Märkte von Yehol und Tsitsihar gebracht. Hier werden sie durch Chinesen aufgekauft, die dafür 40 bis höchstens 80 M. bezahlen, während sie dann an den Küsten sich von den sportliebenden Europäern 400 M. und mehr geben lassen. Auch in China hat der Erwerb durch den Pferdehandel etwas Anrüchiges; die Bezeichnung der Händler mit „Ma-fan-tze" oder „Ma-farrh" entspricht ganz dem deutschen Worte „Rosskamm" und dessen Bedeutung. Hafer kennt man in China nicht, man füttert die Pferde ausschliesslich mit Negerhirse und schwarzen Bohnen oder mit Häcksel vermischter Kleie, während Heu und Grünfutter nie gereicht werden; so kommt die Verpflegung eines Pferdes in China nicht hoch zu stehen. In den Sagen der Chinesen spielt das Pferd vielfach eine Rolle. Noch jetzt opfert der Kaiser von China dem Himmel weisse Pferde. Gestossene Pferdeknochen oder ein als Kopfkissen dienender Pferdeschädel ist ein verbreitetes Mittel gegen Schlaflosigkeit. Auch ist der Chinese durchaus kein Verächter des Pferdefleisches als Nahrungsmittel, nur darf er es nicht anders wie mit Schweinefleisch vermischt und durch Ingwer gewürzt geniessen. Das Fleisch eines schwarzen Pferdes darf ohne reichlichen Beigenuss von Wein nicht gegessen werden. Die Pferdeleber gilt für giftig, dagegen bildet das getrocknete und geriebene Herzfleisch des Schimmels ein beliebtes Hausmittel gegen Vergesslichkeit.

LITERATUR.

Die Donauländer. Zeitschrift für Volkskunde. Mit Berücksichtigung von Handel, Industrie und Verkehrswesen in den Ländern der unteren Donau. Herausgegeben von *Ad. Strausz*, Professor in Budapest. Wien, C. Graeser's Verlag. Lexikonoctav. I. Jahrgang, 1. Heft (monatlich ein Heft à 5—6 Bogen). Preis per Jahrgang 12 fl.

Die neue Zeitschrift verfolgt, wie schon der Titel bekundet, vornehmlich zwei ziemlich auseinanderliegende Ziele, ein volkskundliches und ein wirthschaftliches. Gelehrte der Donaustaaten sollen in ihr berichten über die „Fortschritte ihrer Nationen auf wissenschaftlichem und ökonomischem Gebiete", die Zeitschrift soll ihnen stets einen offenen Sprechsaal bieten. Als letztes Ziel verkündet die hochgestimmte Vorrede den Versuch, „theils nachzuweisen, welche industriellen und merkantilen Institutionen in den Donaustaaten der Initiative harren und sichere Prosperität versprechen, theils aber das Capital und den unternehmenden Geist des Westens zur Befriedigung dieser Ansprüche dahin zu lenken".

Das erste Heft bietet uns demgemäss drei Gruppen von Artikeln. Der reinen *Volkskunde* (Folklore) sind sämmtliche vier grösseren Aufsätze gewidmet. Da beginnt Mich. Dragomanow eine vergleichende Studie über die slavischen Sagen vom Opfern des eigenen Kindes, M. Gj. Milićević bespricht unter dem Titel „Der serbische Bauer in der Jugend und über die Jugend", zunächst Liebeszauber, Werbung und Hochzeit, während L. Saineanu eine Studie über die Jele oder bösen Geister im rumänischen Volksglauben einleitet. Zum Abschluss gelangt ist schon im ersten Hefte eine Skizze von J. Kúnos über das Fest der Helva-Vertheilung in Ada-Kale, d. i. die mit Aufzügen und Gesang verbundene festliche Bewirthung besonders zu ehrender Inselbewohner mit einem krapfenartigen Gebäck. Diese vier volkskundlichen Aufsätze nehmen fast genau die Hälfte des Heftes ein. Ethnographisches finden wir auch noch in der *„Rundschau"*, welche ausführliche Schilderungen der ungarischen ethnographischen Gesellschaft und der ethnographischen Abtheilung des ungarischen Nationalmuseums bringt, und in den Bücherbesprechungen. Die beiden Abtheilungen enthalten auch Artikel einer zweiten Gruppe, die uns über das *wissenschaftliche* Leben der Donauländer unterrichten, also z. B. über das Agramer Nationalmuseum, über naturwissenschaftliche Institute Rumäniens und Bulgariens. Der dritten Gruppe entspricht die *„Politische und wirthschaftliche Rundschau"*, welche allmonatliche Berichte über die Donauländer bringen soll. Sie wird durch eine allgemeine Betrachtung eingeleitet, welche ebenso wie die Einzelberichte nicht unterzeichnet ist, aber, nach der Schreibweise zu schliessen, vom Herausgeber stammen dürfte. In derselben wird die Petersburger Entrevue vom 27. April 1897 als ein Wendepunkt in der Balkanpolitik bezeichnet, von dem ab die wirthschaftliche Concentration und die ruhige, durch hochpolitische Bewegungen weniger gestörte Entwicklung der sogenannten „Balkanländer" einsetzen kann. Darauf folgt ein Bericht über die wirthschaftliche Entwicklung Serbiens im letzten Jahrzehnt an der Hand der Budgets und eine Betrachtung der Zustände Bulgariens unter der Regierung des Fürsten Ferdinand, der zum Theil ein Vortrag des bulgarischen Finanzministers zugrunde liegt. Die Sympathien des Verfassers stehen entschieden mehr auf bulgarischer Seite. Man erkennt schon in dem ersten Hefte der Zeitschrift das Bestreben, den einzelnen Donauländern und Völkern möglichst gleichmässig gerecht zu werden. Ob es der Redaction gelingen wird, die angedeuteten, zunächst ziemlich unvermittelt nebeneinander laufenden Richtungen in einen engeren, sozusagen organischen Zusammenhang zu bringen und die Zeitschrift zu einem wirklichen Centralorgan für das geistige und wirthschaftliche Leben der Donauvölker auszugestalten, muss erst abgewartet werden. Wir werden auf die Zeitschrift wieder zurückkommen und wollen von ihr vorläufig mit den besten Wünschen Abschied nehmen. *Prof. Dr. R. Sieger.*

The New Far East. By Arthur Diosy, Vice-Chairman of Council of the Japan Society, London. With twelve Illustrations from special designs by Kubota Beisen, Tokio. *Cassell and Co. Ltd.*, London.

Der elegante Band enthält keine systematische historische Darstellung, keine Reisebeschreibung und keine politischen Auseinandersetzungen — sondern von alledem etwas, und so präsentirt sich jedes der einzelnen Capitel als ein anziehendes Feuilleton über den fernen Osten, in dem sich jetzt gar so viel neue Dinge ereignen und so gewichtige Wandlungen vollziehen. Der Autor behandelt die socialen, militärischen und wirthschaftlichen Verhältnisse Ostasiens in anregender Weise und erörtert die politische Haltung der europäischen Mächte zur ostasiatischen Frage so objectiv, als es einem Engländer möglich ist. Die englische Politik kommt dabei freilich schlecht weg, aber Diosy ist nicht der Einzige, der der englischen Regierung zu grosse Schwäche gegenüber China auf Kosten des britischen Prestiges in Ostasien vorwirft. Freilich gehen nicht alle Kritiker so weit wie Diosy, der nichts weniger als die Einführung einer grossen stehenden Armee und obligatorischer Wehrpflicht in England fordert, um der Gefahr eines europäischen Conflictes um die Suprematie in Ostasien gegenüber ruhiger entgegensehen zu können. Was Diosy's Schilderungen anlangt, sind sie sämmtlich von fast enthusiastischer Liebe zu Japan und den Japanern durchtränkt, last not least zu den Frauen Japans, denen der Autor ein eigenes Capitel widmet; Madame Chrysanthème macht nicht bloss an der Seine, sondern auch an der Themse Eroberungen. *L.*

Muhammed's Lehre von der Offenbarung. Quellenmässig untersucht von *Dr. Otto Pauts.*[1]) Die Erkenntniss und gerechte Würdigung des Islams, dieser starr für sich abgeschlossenen Gedankenwelt, begegnet in Folge seiner eigenartigen historischen Genesis, zumal mit Rücksicht auf die ungenügenden Nachrichten, welche uns über die seelischen Vorgänge seines Stifters überliefert sind, jederzeit ausserordentlichen Schwierigkeiten, während andererseits diese Thatsache sowie die hohe Bedeutung dieses Religionssystems für das öffentliche und private Leben von 200 Millionen Bekennern innerhalb der Grenzen des ungeheuren muslimischen Gebietes immer wieder zu neuen Versuchen anspornt, die Schwierigkeiten dieses Problems zu lösen. Als einen solchen Versuch gibt sich auch das eingangs angeführte Buch.

Der Verfasser setzt sich darin die Aufgabe, Muhammed, dieser unbestritten geschichtlichen Persönlichkeit, alle Merkmale eines wahren Gottesgesandten und Propheten zu vindiciren, der von dem Bewusstsein durchdrungen ist, Gottes Sache zu vertreten, und sucht diese subjectiven Ueberzeugungen und die angeblichen damit im Zusammenhange stehenden Engelserscheinungen in der Geschichte der Offenbarung des Korans dadurch zu erklären, „dass er (Muhammed) wirkliche Hallucinationen gehabt habe, bei denen er vermöge seiner lebhaften und aufgeregten Phantasie Gedanken und Vorgänge, die er in seinem Innern thatsächlich erlebte, in die Aussenwelt übertrug und ihnen hier objective Realität zuschrieb."

Der Autor verbreitet sich in der eingehendsten Weise über „Muhammeds Prophetenbewusstsein", „Das Wesen der Offenbarung", „Den Glaubensinhalt der Offenbarung" und „Die Träger der Offenbarung". Behufs Beweisführung seines Vorwurfes ist es dem Verfasser ernstlich darum zu thun, ein erschöpfendes Material vorzuführen; so werden die verschiedensten Belegstellen dem Koran, dem Alten und Neuen Testamente und einer grossen Anzahl Gewährsmänner des Orients und Occidents entlehnt, wobei sämmtliche arabische Citate zugleich in deutscher Uebersetzung gegeben werden, und so das Buch für Jedermann verständlich ist. Wer immer sich ein selbständiges Urtheil über den geschichtlichen Werdegang und über das Wesen des Islams bilden will, findet in dem hier knapp skizzirten Buche ein reiches und übersichtliches Material nebst einem genauen philologisch-kritischen Apparat zur Verwerthung. *B.*

[1]) Leipzig, J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung, 1898.

PAPIER: PITTENER PAPIERFABRIKS-ACTIEN-GESELLSCHAFT.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXV. Jahrgang. WIEN, FEBRUAR 1899. Nr. 2 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig ö. W. fl. 5.—, M. 10.—, Frs. 12.50 ohne Postversendung.
„ „ „ fl. 5.60, M. 11.20, Frs. 14.— mit „

Insertionsbedingungen
Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite ö. W. fl. 5.—.

Dr. Leopold Anton und Marie Dierl'sche

Preisaufgaben-Stiftung.

Im Sinne des Stiftbriefes über die Dr. Leopold Anton und Marie Dierl'sche Preisaufgaben-Stiftung ist von Seite des Professoren-Collegiums der philosophischen Facultät an der k. k. Universität in Wien als Thema der vierten philologischen Preisaufgabe gewählt worden:

„Der Einfluss des Arabischen und Persischen auf das Türkische."

Für die beste Lösung dieser Aufgabe wird durch den gefertigten Ausschuss als Stiftungs-Curatorium hiemit ein Preis von Fünfzig k. k. Ducaten ausgeschrieben.

Bewerbungs-Bedingnisse.

Zur Bewerbung werden gemäss dem Stiftbriefe nur Personen zugelassen, welche das Staatsbürgerrecht in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern besitzen.

Die Arbeiten, welche noch nicht veröffentlicht worden sein dürfen und in deutscher Sprache abgefasst sein müssen, sind in Reinschrift bis längstens 1. Juli 1899 gegen Bestätigung bei dem Decanate der philosophischen Facultät der k. k. Universität in Wien einzureichen.

Jede Arbeit ist mit einem Motto zu versehen und derselben ein versiegeltes, mit dem gleichen Motto versehenes Couvert beizulegen, in welchem ein Blatt mit dem Vor- und Zunamen, dem Stande und der genauen Adresse des Autors und, falls nicht schon aus der Stellung des Preisbewerbers seine österreichische Staatsbürgerschaft hervorgeht, ein Beleg der letzteren enthalten sein muss. Auf der Arbeit selbst darf sich keine Hindeutung auf die Person des Autors vorfinden.

Die Prüfung der Arbeiten und die Entscheidung über die Preisbewerbung, welche dem Professoren Collegium der philosophischen Facultät der k. k. Universität in Wien zusteht, wird mit thunlichster Beschleunigung stattfinden.

Das Autorrecht an der prämiirten Arbeit verbleibt dem Verfasser.

Die Zuerkennung des Preises kann unterlassen werden, wenn keine der eingereichten Arbeiten des Preises würdig erachtet werden sollte.

Nichtprämiirte Arbeiten werden gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung zurückgestellt.

Wien, am 29. November 1898.

Vom Ausschusse der niederösterr. Advocatenkammer
als
Curatorium der Dr. Leopold Anton und Marie Dierl'sche Preisaufgaben-Stiftung.

Inv. Cs 8054

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements:

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7.

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und

elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

Verlag von **F. Fontane & Co.**
Berlin W. 35.

Von hervorragender literarischer Bedeutung

sind die

SCHRIFTEN

von

Rudolf Lindau.

Erzählungen eines Effendi.

Preis geheftet M. 2.—, gebunden M. 3.—.

Türkische Geschichten.

Preis geheftet M. 6.—, gebunden M. 7.50.

Der Fanar und Mayfair.

Preis geheftet M. 6.—, gebunden M. 7.50.

Schweigen. Novellen.

Preis geheftet M. 2.—, gebunden M. 3.—.

Gesammelte Romane und Novellen

sechs Bände.

Preis geheftet M. 18.—, gebunden M. 24.—.

K. K. PRIV. SÜDBAHN-GESELLSCHAFT.

Auszug aus dem Fahrplane der Personenzüge.

Abfahrt von Wien:

5.50 Früh (Personenzug): Mürzzuschlag, Kanizsa, Budapest; Güns (Dienstag und Freitag); Pakrácz-Lipik; Essegg, Sarajevo; Agram; Aspang.

7.20 Früh (Schnellzug): Leoben, Vordernberg, Venedig (via Pontafel), Kanizsa, Essegg, Sarajevo, Pakrácz-Lipik, Agram; Budapest (via Pragerhof); Neuberg, Aflenz.

8.10 Früh (Schnellzug): Triest, Fiume, Pola, Sissek (via Steinbrück), Gonobitz, Klagenfurt, Villach, Bozen, Meran, Arco, Innsbruck (via Marburg), Welfsberg, Luttenberg (Gleichenberg), Köflach.

1.15 Nachmittags (Postzug): Triest, Görz, Venedig; Fiume; Pola, Rovigno, Sissek, Brod, Banjaluka; Leoben, Vordernberg; Neuberg, Aflenz.

1.40 Nachmittags (Personenzug): Barcs, Agram, Kanizsa, Güns.

2.55 Nachmittags (Personenzug): Wiener-Neustadt, Aspang, Kanizsa, Budapest.

4.30 Nachmittags (Personenzug): Graz, Leoben.

5.25 Nachmittags (Personenzug): Wiener-Neustadt, Steinamanger.

7.40 Abends (Personenzug): Kanizsa, Budapest, Pakrácz-Lipik; Essegg, Bosnisch-Brod; Agram, Sissek, Sarajevo.

8.20 Abends (Schnellzug): Triest, Görz, Venedig, Rom; Mailand, Genua; Pola, Rovigno; Fiume; Sissek, Banjaluka, Budapest (via Pragerhof).

9.— Abends (Postzug): Triest, Görz, Venedig, Rom, Mailand; Pola, Rovigno, Agram; Gonobitz, Budapest (via Pragerhof); Klagenfurt, Wolfsberg, Meran, Arco, Innsbruck (via Marburg); Luttenberg, Köflach, Wies; Stainz, Leoben, Vordernberg.

9.45 Abends (Schnellzug): Marburg, Klagenfurt, Franzensfeste, Meran, Arco, Innsbruck (via Marburg).

Ankunft in Wien:

6.40 Früh (Postzug): Triest, Rom, Mailand, Venedig, Görz; Pola, Agram, Budapest (via Pragerhof); Arco, Innsbrock, Klagenfurt, Wolfsberg (via Marburg); Luttenberg, Köflach, Wies; Stainz, Leoben.

8.53 Früh (Personenzug): Kanizsa, Bosnisch-Brod, Essegg; Pakrácz-Lipik, Agram, Budapest (via Oedenburg).

9.— Vormittags (Schnellzug): Marburg, Arco, Meran, Innsbruck, Klagenfurt (via Marburg), Leoben.

9.40 Vormittags (Personenzug): Steinamanger, Güns.

10.— Vormittags (Schnellzug): Triest, Rom, Mailand, Venedig, Görz; Pola, Rovigno; Fiume, Sissek, Agram, Budapest (via Pragerhof).

1.15 Nachmittags (Personenzug): Graz, Leoben, Vordernberg; Aflenz.

1.35 Nachmittags (Personenzug): Kanizsa, Güns (Dienstag und Freitag), Wiener-Neustadt.

4.— Nachmittags (Postzug): Triest, Görz, Venedig, Pola; Rovigno; Fiume, Sissek, Agram; Radkersburg, Köflach, Wies; Stainz, Vordernberg, Leoben, Neuberg.

5.35 Nachmittags (Personenzug): Barcs, Kanizsa, Budapest, Güns, Agram, Oedenburg, Wiener-Neustadt.

9.— Abends (Personenzug): Sarajevo, Essegg; Agram, Budapest, Kanizsa; Pakrácz-Lipik (via Oedenburg); Gutenstein.

9.35 Abends (Schnellzug): Triest, Görz, Pola, Rovigno; Fiume; Brod, Sissek (via Steinbrück); Budapest (via Pragerhof); Gonobitz, Villach, Klagenfurt, Wolfsberg; Luttenberg, Köflach.

9.45 Abends (Schnellzng): Venedig (via Pontafel), Bozen, Meran, Arco, Innsbruck; Leoben, Vordernberg; Neuberg, Aflenz.

Schlafwagen verkehren mit den Schnellzügen (Wien ab 8.20 Abends, Wien an 10.- Vormittags) zwischen **Wien-Triest, Wien-Görz-Venedig** via Cormons und (Wien ab 9.45 Abends, Wien an 9.— Vormittags) zwischen **Wien-Marburg-Meran**.

Directe Wagen I., II. Classe verkehren mit den obigen Schnellzügen zwischen **Wien-Fiume** (Abbazia) und **Wien-Ala** via Franzensfeste, ferner mit den Schnellzügen (Wien ab 7.20 Früh und Wien an 9.35 Abends) zwischen **Wien-Venedig-Mailand** via Leoben, dann (Wien ab 8.10 Früh, Wien an 9.35 Abends) zwischen **Wien-Fiume (Abbazia), Wien-Pola** und **Wien-Görz.**

Fahr-Ordnungen in Placat- und Taschen-Format bei allen Billetten-Cassen; Taschen-Fahrplan der Localzüge in allen **Tabak-Trafiken** Wiens.

Fahrkarten-Ausgabe (in beschränktem Masse) und **Auskünfte** bei der Wiener Agentur der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft, I. Kärntnerring 15, im Fahrkarten-Stadtbureau der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Wien, I. Kärntnerring 9, dann in den Reisebureaux: Th. Cook & Son, I. Kärntnerstrasse 32 A, G. Schroeckl's Witwe, I. Kolowratring 12, Schenker & Co., 1. Schottenring 3 (Hôtel de France), „Courier", Internationales Reise- und Fahrkartenbureau Nagel & Wortmann, I. Operngasse 6.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE

TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF, NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BOEHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Indien—China—Japan.

Dreizehn Fahrten von Triest, resp. Fiume mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Karrachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama (diese beiden Häfen werden alternativ nur jeden zweiten Monat berührt) und Kobe. **Auf der Ausfahrt kann Venedig facultativ angelaufen werden.** Anschluss in Bombay an die Dampfer der directen Linie Triest—Bombay. — In den Zwischenhäfen, Bombay ausgenommen, können Abfahrten und Ankünfte früher oder später erfolgen. Der Aufenthalt in Fiume auf der Rückfahrt kann um die für die Lade- und Umladeoperationen nöthige Zeit verlängert oder verkürzt werden. Ausser den oben bezeichneten Häfen können sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Echellen Chinas oder Japans oder Manila berührt werden.

Directer Dienst Triest—Bombay.

Abfahrt von Triest am 8. der Monate Jänner, Februar, März und am 12. März; ferner am 3. der Monate April, Mai, Juli, September, October, November und December, mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Bombay. — Die Ankünfte und Abfahrten in den Zwischenhäfen können verfrüht oder verspätet werden, jedoch ohne das itinerärmässige Eintreffen in den Endhäfen zu beeinträchtigen. Anschluss in Bombay in beiden Richtungen an die Dampfer der Indo China Japan-Linie.

Triest—Calcutta.

Abfahrt von Triest am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Juni, August, September, October, November, December mit Berührung der Häfen Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta. Auf den Hin- und Rückfahrten können Cocanada, Madras und andere Häfen der Coromandel-Küste angelaufen werden. Auf der Rückfahrten ist die Berührung der Burmanischen Reishäfen sowie anderer Echellen des Rothen und Adriatischen Meeres facultativ. Das Anlaufen von Bombay und Massaua auf den Hinfahrten und von Venedig auf den Rückfahrten ist bei allen Reisen facultativ.

Mercantildienst nach Brasilien.

Gemeinschaftsdienst mit der „Adria". Von Triest, resp. Fiume je eine Abfahrt in den Monaten Jänner, Februar, März, April, Mai, drei Abfahrten im Juli, zwei Abfahrten im August, zwei Abfahrten im September, zwei Abfahrten im October, eine Abfahrt im November und eine im December. Berührung der Häfen Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in Cattaro Freitag 12 Uhr Mittags, berührt.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag $2^1/_2$ Uhr Nachm., in Triest Samstag $5^1/_2$ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich** *A* und in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari** und **Brindisi**.

Linie Triest—Metkovich *A*.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in Metkovich Freitag $4^1/_2$ Uhr Nachm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag $1^1/_2$ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in Spalato an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie Triest—Cattaro.

Linie Triest—Metkovich *B*.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Rogosinzza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht, Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag $6^1/_2$ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankunft in Triest den darauffolgenden Tag $6^1/_2$ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch $2^1/_2$ Uhr Nachmittags, in Zara Donnerstag 5 Uhr Nachm., berührt.: Cherso, Rabaz, Malinska, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag $5^1/_2$ Uhr Früh, in Pola Montag 4 Uhr Früh

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Cattaro Donnerstag $7^1/_2$ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 11 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara**.

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Brindisi, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert.. Auf der Rückfahrt von **Bari** und **Brindisi** Anschluss in **Cattaro** nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 7 Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch $11^1/_2$ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A**.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende August.

Von **Alexandrien** ab Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut Tripolis, Lattachia, Alexandrette, Meryna, Rhodus, Khios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., an in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh.

*) Am 3., 10., 17., 24. und 31. Jänner, 7., 14., 21. und 28. Februar, 7., 14., 21. und 28. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5., 12., 19. und 26. September, 3., 10., 17., 24. und 31. October, 7., 14., 21. und 28. November, 5., 12., 19. und 26. December.

**) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3., 10., 17. und 24. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

Anschluss in **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt in **Smyrna** (in den Monaten vom September bis Ende März) auf der Hinfahrt nach **Candien, Cerigo** etc. (**Thessalische** Linie **B**, Rückfahrt).

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag $11^1/_2$ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 4 Uhr Nachm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschluss in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt nach **Albanien** und **Dalmatien** (**Dalmatinisch-Albanesische** Linie, Rückfahrt), weiters in **Corfu** oder **Santi Quaranta** aus **Albanien** nach **Triest** (Linie **Triest—Constantinopel**, Rückfahrt); in **Corfu** auf der Hinfahrt auf die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch-Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt nach **Candien** etc. (**Thessalische** Linie **A**, Rückfahrt).

Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, berührt ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh (nur auf der Hinfahrt). Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Montag 9 Uhr Früh, berührend: Burgas, Varna, Costanza. Rückfahrt ab **Odessa** jeden Montag 4 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 10 Uhr Vorm.

Griechisch-Orientalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Smyrna, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Donnerstag 11 Uhr Vorm.

*) Am 1., 15. und 29. Jänner, 12. und 26. Februar, 12. und 26. März, 9. und 23. April, 7. und 21. Mai, 4. und 18. Juni, 2., 16. und 30. Juli, 13. und 27. August, 10. und 24. September, 8. und 22. October, 5. und 19. November, 3., 17. und 31. December.

**) Am 9. und 23. Jänner, 6. und 20. Februar, 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

Anschluss in Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie B, Rückfahrt) und überdies in den Monaten vom September bis Ende März auch auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

Griechisch-Orientalische Linie *B*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Khios, Smyrna, Vathy, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vormittags.

*) Am 8. und 22. Jänner, 5. und 19. Februar, 5. und 19. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 15. und 29. October, 12. und 26. November, 10. und 24. December.

**) Am 2., 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22. Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. September, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 19. December.

Anschluss in Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna in den Monaten vom September bis Ende März auf der Hinfahrt nach **Caramanien** und **Syrien** (**Syrisch-Carramanische** Linie, Rückfahrt); in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa**, sowie an die **Donaulinie**.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis **Smyrna** geführt werden. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien**.

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 12 Uhr Mittags, in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, berührt.: Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von **Galatz** jeden Mittwoch 9 Uhr Früh, in Constantinopel Sonntag 8 Uhr Früh. (Burgas, Varna nur auf der Rückfahrt, Braila nur auf der Hinfahrt.)

Anschluss in Constantinopel an die Rückfahrt der Griechisch-Orientalischen und der Syrisch-Caramanischen Linie.

Thessalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag $6^1/_2$ Uhr Früh, berührend: Fiume, Valona, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in Triest drittnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

*) Am 5 und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29 Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18 November, 2., 16. und 30. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung. Die Rückfahrt ist weiters im Anschluss an die Hinfahrt der Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie der **Griechisch-Orientalischen** Linie **A**. In **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien**.

Thessalische Linie *B*.

Von **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh, berührend: Durazzo, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Smyrna, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Montag 12 Uhr Mittags.

*) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27 Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

**) Am 7. und 21. Jänner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November, 9. und 23 December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Smyrna** (vom September bis Ende März) auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Syrisch-Caramanischen** Linie; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Von **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu nächsten Mittwoch $9^1/_2$ Uhr Vorm., berührend: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Brindisi (Bari und Brindisi nur auf der Hinfahrt). Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu. Retour von Corfo Donnerstag $8^1/_2$ Uhr Früh, an Triest Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in Cattaro auf der Rückfahrt von Bari und Brindisi nach Dalmatien mit der rückkehrenden Dalmatinisch-Albanesischen Linie; in Santi Quaranta auf der Hinfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel, sowohl nach Triest als nach Constantinopel.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** ab jeden Freitag $4^1/_2$ Uhr Früh, in Prevesa den gleichen Tag 5 Uhr Nachm., berührend: Sajada, Parga, Sta. Maura. Rückfahrt ab **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu den gleichen Tag $6^1/_2$ Uhr Abends. Anschluss in Corfu an die Rückfahrt der Eillinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Anmerkung. Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

(Oceanischer Dienst siehe vorhergehende Seite.)

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

März 1899. Nr. 3.

JEDNOTA
K ROZVOJU ZEMĚ
MUMYSLU
V CECHACH

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 5 fl. — 10 Mark.

INHALT: Die Wirthschaftsverhältnisse Ostasiens. Vom kaiserlichen Rath A. Wiesenburg. — Die Filipinos als Herren im eigenen Hause. Eine ethnographisch-politische Studie von F. Blumentritt. — England und Russland in Afghanistan. — Chronik. — Miscelle: Tsintau. — Literatur: Auf der officiellen Festfahrt zur Einweihung der Erlöserkirche in Jerusalem.

DIE WIRTHSCHAFTSVERHÄLTNISSE OSTASIENS.

Vom kaiserlichen Rath *A. Wiesenburg.*

In Ostasien bereiten sich Ereignisse vor, welche dem XX. Jahrhundert ihren Stempel aufprägen werden, Ereignisse, die von den europäischen Handels- und Industriestaaten als Ausgangspunkt ihrer künftigen Machtstellung im Osten erkannt werden und schon heute deren ganze Handelspolitik beeinflussen.

In China und Japan, von welchen Ländern hier die Rede sein soll, hat man es keineswegs mit ganz oder halb wilden Negern oder Indianern zu thun, sondern mit Menschen, welche auf eine alte, ganz eigenartige Cultur zurückblicken, mit einer Bevölkerung von erwiesener Bildungsfähigkeit, die nur zu lange von allen Vorgängen und Berührungspunkten des modernen Fortschrittes nahezu hermetisch abgeschlossen war und daher die Errungenschaften dieses Fortschrittes ganz spurlos an sich vorübergehen liess.

Die Aufgabe, die den europäischen Mächten, denen sich auch die Vereinigten Staaten von Amerika anschlossen, zufällt, und die zunächst in der Exploitirung Ostasiens für ihre eigenen Interessen liegt, ist daher keine leichte, sondern eine überaus schwierige, auch schon deshalb, weil jeder einzelne der grossen Handelsstaaten die Erfolge des anderen eifersüchtig überwacht, und wenn nicht gerade zu schmälern, so durch eigene Erfolge zu überbieten sucht.

Dass jeder dieser Industriestaaten ein zwingendes Interesse daran hat, sich mit den beiden noch selbständig regierten und verwalteten Staaten, China und Japan, namentlich aber mit dem ersteren in einen innigen und regen Wechselverkehr zu setzen, geht schon aus den Grundprincipien des Handels hervor, welcher, wie in seinen primitiven Anfängen, so auch in seiner modernen Gestaltung ein wechselseitiger Tauschverkehr ist. Die reichen Naturproducte, wie Thee, Seide etc., auf deren Bezug aus China und Japan sowohl Europa wie Amerika direct angewiesen sind, müssen von diesen bezahlt werden. Die Bezahlung kann natürlich nur in solchen Gegenwerthen erfolgen, welche die bezeichneten Staaten als überschüssige Producte ihrerseits abzugeben in der Lage sind. Bei den europäischen Staaten, deren Bedarf an Nahrungsmitteln das eigene Land nicht mehr zu decken vermag, können diese Gegenwerthe ausschliesslich nur in den Erzeugnissen ihrer hochentwickelten Industrie gelegen sein.

Deshalb bildet die Erwerbung Ostasiens als Absatzgebiet für industrielle Erzeugnisse, wenn auch nicht eine Lebensbedingung dieser Staaten so, doch gewiss ein gewaltiges Mittel zur Förderung ihres industriellen Aufschwunges und ihres Wohlstandes, ein Umstand, dessen Bedeutung von den einzelnen Regierungen erfasst und mit dem Aufgebote aller Machtmittel zu verwerthen gesucht wird.

Damit sind wir bei dem springenden Punkte angelangt, der uns die Erklärung bietet für die mit grossen Opfern angestrebte Festigung und Erweiterung des politischen und handelspolitischen Einflusses dieser Staaten in Ostasien. Die bisher erst theilweise durchgeführte Eröffnung derselben für den Welthandel war durchaus keine freiwillige, sie musste vielmehr gewaltsam erzwungen werden. Der Verlauf dieser Zwangsmaassregeln soll in kurzen Umrissen angedeutet werden. Die Verschiedenartigkeit des Verlaufes dieser gewaltsamen Erschliessung der beiden Staaten mit seinen ganz verschiedenen Resultaten erfordert eine getrennte Behandlung der chinesischen und japanischen Verhältnisse.

Wir wollen demgemäss zunächst Japan ins Auge fassen.

Handelsbeziehungen zwischen Europäern und Japan reichen bis in die Mitte des sechzehnten Jahrhundert zurück. Es waren portugiesische und spanische Kaufleute, welche als die ersten daselbst Niederlassungen gründeten. Als ihre Begleiter erschienen auch katholische Missionäre, welche die Verbreitung des Christenthums mit solchem Erfolge betrieben, dass der damalige Regent Taiko Sama 1587 einen Ausweisungsbefehl gegen die Missionäre erliess. Da diese Maassregel jedoch ohne Erfolg blieb, — die Missionäre fanden bei den bekehrten Fürsten Zuflucht — und die christlichen Lehren immer weitere Verbreitung fanden, kam es 1637 zu einer Christenverfolgung in grossem Style, bei welcher über 200.000 bekehrte Japaner ihren Tod gefunden haben sollen. Von da ab datirt die vollständige Abgeschlossenheit Japans. Die Fremden wurden aus dem Lande verwiesen, und kein Japaner durfte seine Heimat verlassen. Ausgenommen von dieser Massregel waren die Holländer, welche bereits 1600 in Japan Colonien begründet hatten. Ihnen wurde die Insel Deshima bei Nagasaki zum Aufenthaltsorte angewiesen. Wiewohl hoch besteuert und den denkbar grössten Demüthigungen ausgesetzt, liess sie der bedeutende Gewinn, den sie aus dem Privilegium, den Handel zwischen Japan und Europa vermitteln zu dürfen, zogen, die schmachvolle Behandlung seitens der japanischen Behörden ertragen.

Die vollständige Absperrung Japans dauerte von 1638 bis 1854, während welcher Zeit die Holländer das Monopol des Handels, der in Folge mannigfacher Beschränkungen keine grossen Dimensionen annehmen konnte, in Händen hatten. Erst in der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts sollte in diese Isolirung Japans von jedem Verkehre mit Ausländern Bresche geschossen werden. Erst die Furcht vor der verheerenden Wirkung der amerikanischen Geschosse, welche die Japaner bereits

ein Jahr vorher kennen gelernt hatten, war die Veranlassung, den Fremden Concessionen für den Handelsverkehr zu machen. Unter dem Befehle des Commodore Perry erschien 1854 eine amerikanische Flotte vor Nagasaki, welche den ersten Handelsvertrag mit Japan erzwang und den Amerikanern das Recht erwarb, vorerst allerdings nur in zwei Hafenplätzen, Nagasaki und Simoda Colonien zu gründen und Handel zu treiben. Diesem ersten Abkommen folgten bald weitere Verträge mit den Russen, Engländern und Franzosen und einige Jahre später mit anderen Staaten. Die Japaner versuchten jedoch, sich den Bestimmungen dieser erzwungenen Verträge zu entziehen, setzten dem Vordringen der Fremden heimlich Widerstand entgegen, bis das Bombardement von Simonoseki durch die vereinigten Flotten der Engländer, Franzosen und Amerikaner im Jahre 1864 die Ratification der alten und den Abschluss neuer Verträge erzwang, denen zufolge drei weitere Häfen, Hiogo-Kobe, Hakodate und Niigata nebst der Stadt Tokio dem Verkehre freigegeben wurden. Die Zahl der dem Verkehre für Fremde überlassenen Orte wurde im Laufe der Jahre auf 14 Hafenplätze und Städte erweitert, und schon 1886 erklärten sich die Japaner bereit. das ganze Land dem Verkehre für Ausländer zu öffnen, unter der Bedingung, dass die Mächte auf die ihnen vertragsmässig zugestandene Consulargerichtsbarkeit, denen ihre Staatsangehörigen in Streitfällen mit Japanern unterworfen waren, Verzicht leisten würden. Es machte sich dagegen jedoch im Lande selbst eine heftige Agitation geltend, welche die Regierung zwang, von ihrem Vorhaben bis auf Weiteres abzustehen. Die Verhandlungen wurden 1894 wieder aufgenommen, am 16. Juli vorigen Jahres zuerst mit den Engländern, dann mit Deutschland, Frankreich, der Schweiz und einer Reihe anderer europäischer Staaten Verträge abgeschlossen, denen nunmehr auch Oesterreich-Ungarn gefolgt ist. Als die wichtigste Bestimmung dieser Verträge kann die angesehen werden, dass den fremden Staatsangehörigen das ganze Land Japan geöffnet wird. Die Freizügigkeit im Lande ist jedoch an den Besitz eines japanischen Passes gebunden. Das Princip der Gleichstellung der Fremden mit den Inländern in bürgerlicher Beziehung erleidet insoferne eine Einschränkung, als es denselben nicht gestattet ist, in Japan Grund und Boden zu erwerben. Es unterliegt aber keinem Zweifel, dass die intelligenten Japaner das Schädliche dieser Beschränkung, welche sich dem rascheren Aufblühen ihrer Städte durch Abhaltung des fremden Capitales entgegenstellt, bald einsehen und endgiltig fallen lassen werden. Denn die in's Treffen geführten Motive des Stolzes, Fremde nicht Eigenthümer werden zu lassen an dem geweihten Boden der Väter, sowie des leichten Sinnes der einheimischen Bevölkerung, welche sich um vorübergehenden Vortheiles willen ihres Grundeigenthums im Wege des Verkaufes an Fremde entäussern werden, sind wenig stichhältig, wenn es sich darum handelt, den fortschrittlichen Ausbau eines Landes ganz auszugestalten. Als Uebergangsstadium können wohl die Bestimmungen des japanischen bürgerlichen Gesetzbuches angesehen werden, welche es auch Fremden gestatten, das Nutzungsrecht an Grundstücken im Wege der Pachtung auf die Dauer von 20 bis 50 Jahren zu erwerben. Damit muss man sich wohl vorläufig begnügen.

Fast gleichzeitig mit dem durch den Abschluss der Handelsverträge im Jahre 1868 erfolgten Eintritte Japans in einen intensiveren Handelsverkehr mit dem Auslande wurde dessen innere Verwaltung einer durchgreifenden Reorganisation unterzogen. Die nicht ohne Kampf erfolgte Restauration der monarchischen Regierungsform erwies sich als heilbringend für das Land, welches bis dahin von einer Anzahl, in einzelnen Provinzen herrschender Landesherren regiert wurde. Kaiserliche Erlässe aus den Jahren 1861 und 1871 gaben dem Lande eine verfassungsmässige Regierungsform mit einer allgemeinen Volksvertretung, beseitigten die Vorherrschaft des Kriegsadels und führten zur Emancipation des Bauernstandes, der bis dahin nur ein Erbpächter ohne Grundeigenthum war.

Allmälig wurden für die verschiedenen Verwaltungszweige Ressortministerien nach europäischem Muster creirt, im Jahre 1872 die allgemeine Wehrpflicht, welcher Japan seine bereits erprobte Armee verdankt, eingeführt, Eisenbahnen gebaut, Post- und Telegraphenverkehr eingerichtet. Die Armee wurde anfangs durch französische, später durch deutsche Officiere, und zwar ganz nach europäischem Systeme organisirt. Den grössten Fortschritt jedoch zeigt das japanische Unterrichtswesen. Was in einem Vierteljahrhundert nach dieser Richtung hin geleistet wurde, darüber belehrt uns eine aus jüngster Zeit stammende Publikation des besten Kenners japanischer Verhältnisse, Alexander Freiherr von Siebold, welcher schreibt:

„Im Juli 1871 wurde das Unterrichtsministerium reorganisirt und seine Thätigkeit über das ganze Reich ausgedehnt. Es wurden Schritte zur Einführung des obligatorischen Schulunterrichtes gethan und die Gemeinden veranlasst, Elementarschulen zu errichten. Staatlicherseits wurden Normalschulen und Seminare für die Ausbildung der Lehrer ins Leben gerufen. Im Jahre 1884 zählte man bereits 29.233 Volksschulen mit insgesammt 97 313 Lehrern und 2,219.375 männlichen und über 1 Million weiblichen Schülern. Die Districtsverwaltungen errichteten die Mittelschulen. Die Gesammtausgaben für das Schulwesen betrugen im Jahre 1883 nicht weniger als 10·8 Millionen Yen oder rund 40 Millionen Mark. An der Spitze der Staatsschulen steht die Universität in Tokio, der eine zweite in Kyoto folgt. Man zählt ausserdem sechs höhere Mittelschulen, die höhere Handelsschule, eine Musik- und eine Kunstschule, eine landwirthschaftliche Akademie, eine Post- und Telegraphenschule, zehn Lehranstalten des Kriegs- und vier des Marineministeriums.

Eine Anzahl Europäer und Amerikaner wurde theils für die Universität und Schulen als Lehrer, theils in die Regierungsdepartements als Rathgeber engagirt. Im Jahre 1887 befanden sich in japanischen Diensten 81 fremde Lehrer (darunter 19 Deutsche), 56 Techniker und 52 Verwaltungsbeamte. Die Vorträge an der Universität wurden von den deutschen Aerzten ausschliesslich in deutscher Sprache gehalten, und die in eigenen Vorbereitungsschulen sprachlich herangebildeten Studenten konnten diesen Vorträgen mit Verständniss folgen. Mit dem Heranwachsen einheimischer, meistens in Europa ausgebildeter Lehrer verminderte sich allmälig das Bedürfniss nach auswärtigen Lehrkräften, so dass dementsprechend die Zahl der Ausländer in japanischen Diensten immer geringer wurde."

Die solcherart in allen Zweigen der modernen Wissenschaften herangebildeten Japaner gingen in grosser Anzahl zur Fortsetzung ihrer Studien und zur praktischen Ausbildung nach Europa, wo sie Universitäten und technische Hochschulen besuchten, Militärdienst nahmen, in Fabriken und Geschäfte eintraten, um dann, in die Heimat zurückgekehrt, die Stellen von Lehrern und Instructoren zu übernehmen, in den Staatsdienst zu treten oder sich als Leiter industrieller Etablissements zu bethätigen. Dass sich unter solchen Umständen in Japan auch ein Aufschwung auf industriellem und handelspolitischem Gebiete vollzog, ist nahezu selbstverständlich, zumal seine Bewohner sich in Folge des regen Verkehres mit Europäern allerhand westliche Bedürfnisse aneigneten, die sie früher nie gekannt. In dem ganz erstaunlichen Streben, sich alles Neue zu eigen zu machen, in der Gier, sich emporzuheben auf das Niveau der Europäer und ihrer Gesittung, um gleichsam das durch Jahrhunderte Versäumte möglichst rasch nachzuholen, haben es die Japaner an der Gründung einer eigenen Industrie nicht fehlen lassen. Sie können auch auf diesem Gebiete auf grosse Erfolge hinweisen, wenngleich sie die Stufe der hochentwickelten europäischen und amerikanischen Industrie nicht erreicht haben und nicht erreicht haben konnten. Denn mit einem Sprunge hat sich förmlich Japan aus tiefer Abgeschlossenheit in den Weltverkehr gestürzt, und sprungweise geht auch seine Entwicklung vor sich. An Rückschlägen kann es da nicht fehlen und fehlt es nicht. Immerhin ist der Fortschritt, auch mit skeptischem Blicke beurtheilt, ein ganz beispielloser.

Nach der Statistik der Fabriksinspection — Japan hat auch das Institut der Fabriksinspectoren eingeführt — gab es daselbst im Jahre 1883 erst 84 Fabriken mit 1728 Pferdekräften Betriebskraft und 1895 also nur 12 Jahre später, bereits 2758 Fabriken mit 62.252 Pferdekräften, wobei nicht zu übersehen ist, dass diese Unternehmungen ausschliesslich mit japanischem Capital begründet wurden. In einzelnen Industriezweigen haben die Japaner, begünstigt durch das billigere Rohmateriale und die ungleich billigeren Arbeitslöhne, eine Leistungsfähigkeit erlangt, welche sie befähigt, der europäischen Industrie bereits eine ernste Concurrenz zu bereiten. Auf vielen Gebieten sind sie allerdings noch nicht in der Lage, den Kampf aufzunehmen, können aber, geschützt durch hohe Zölle, den inländischen Bedarf in solchen Erzeugnissen ganz oder theilweise decken.

Qualitativ gut und für den Export geeignet erzeugen heute die Japaner: Zündhölzchen, Baumwollzeuge, Lederwaaren, Bijouteriewaaren, Knöpfe, Möbel, Schirme, Strohgeflechte, Glaswaaren und Papier in bestimmten Sorten. Bei vielen anderen Artikeln, deren fabriksmässige Herstellung in Angriff genommen wurde, sind sie über das Stadium der Versuche noch nicht hinausgekommen. Es unterliegt jedoch keinem Zweifel dass die Neuindustrie Japans noch sehr bedeutende Fortschritte machen kann und wird, wenngleich die weitere Entwicklung nicht mehr so rasch vorwärts schreiten wird wie bisher. Ueberdies ist in Folge der vielen Gründungen industrieller Etablissements der Arbeitslohn, der sich vor mehreren Jahren noch ganz ausserordentlich billig stellte. jetzt bei der Fabriksindustrie auf 50 bis 65 Kreuzer per Tag gestiegen, immerhin noch sehr gering im Vergleiche zu den europäischen oder gar amerikanischen Löhnen.

Neben der Fabriksindustrie neueren Datums besitzt Japan noch eine alte Hausindustrie, die nach wie vor in der primitivsten Weise und mit den einfachsten Hilfsmitteln betrieben wird. An der Spitze steht die japanische Kunstindustrie, welche namentlich in der Seidenweberei mit leichten Stoffen und auch schönen schweren Brocaten sowie kunstvoll ausgeführten Schärpen, welche die japanischen Frauen über dem Kleide tragen, in der Fayence- und Porzellanwaarenindustrie, in Bronze-, Lack- und Cloisonnéwaaren, in der Schwertfegerei und Elfenbeinschnitzerei aussergewöhnliche Leistungen erzielte. Wiewohl die japanische Kunstindustrie dadurch, dass sich ihre Erzeugnisse in den letzten Jahrzehnten zu Handelsartikeln für die ganze Welt gestalteten, nicht mehr auf dem gleich hohen Niveau der früheren alten Zeit steht, in welcher bei der Herstellung des einzelnen Objectes weniger der Erwerb als die wahrhaft künstlerische Ausführung maassgebend war, kann nicht behauptet werden, dass sie auf dem Wege sei, zu einer handwerksmässigen Production herabzusinken. Der Japaner hat sich vielmehr den ihm angeborenen Kunstsinn bewahrt. Wie in der industriellen Entwicklung, so hat auch Japan in seinem Aussenhandel gewaltige Fortschritte zu verzeichnen. Seine Einfuhr, welche im Jahre 1868 10·7 Millionen Yen betrug, stieg bis zum Jahre 1897 auf 219·3 Millionen und seine Ausfuhr von 15·6 Millionen des Jahres 1868 auf 163·1 Millionen Yen im Jahre 1897. Mithin ist in diesem Zeitraume die Einfuhr auf das Zwanzigfache und die Ausfuhr auf das Zehnfache gestiegen. An den Einfuhrsmengen des Jahres 1897 waren die wichtigsten Staaten mit folgenden Ziffern betheiligt:

In der Einfuhr.

	Millionen Yen
Grossbritannien mit	65·4
Amerika	27
Deutschland	18·1
China	29·2
Frankreich	5·1
Belgien	3·1
Die Schweiz	2·5

Oesterreich-Ungarn nach den Angaben der japanischen Ausweise mit 85.943 Yen und nach den Angaben der österreichischen Statistik mit 461.000 fl. Wenn man auch annehmen muss, dass ein Theil der für Japan bestimmten österreichischen Exporte seinen Weg über deutsche Häfen nimmt, so bleibt auch da noch unsere Betheiligung an dem Handelsverkehr Japans eine beschämend geringfügige.

In der Ausfuhr.

	Millionen Yen	
Amerika mit	52·4	inclusive Seide
Frankreich	26·2	dabei viel Rohseide
China	21·3	
England	8·4	
Italien	2·9	dabei viel Rohseide
Deutschland	2·2	
Die Schweiz	0·8	
Oesterreich-Ungarn	0·2	

Zu den wichtigsten Industrieerzeugnissen, welche Japan nach dem Ausweise vom Jahre 1897 einführte, gehören.

	Millionen Yen					
Baumwollwaaren für	4·5					
Baumwollgarne	9·6					
Decken	1·9					
Flanelle	1·2					
Wollwaaren	3·8					
Eisen und Eisenwaaren	8·7					
Locomotiven	4·2	gegen	1·6	Millionen	des	Vorjahres
Schienen	3·3	„	2·5	„	„	„
Maschinen	7·6	„	3·9	„	„	„
Dampfkessel	1·3					
Tuche	2·2					
Shirtings	3·2					
Wollgarne	1·3					
Leder	1·4					
Taschenuhren	1·9					
Zucker	9·8					

Einen deutlichen Beweis für das Aufblühen gewisser Zweige der japanischen Industrie geben die Importziffern der Rohstoffe. So stieg beispielsweise die Einfuhr roher Baumwolle von 24 Millionen im Jahre 1895 auf 32 Millionen im Jahre 1896 und auf 43 Millionen Yen im Jahre 1897, steht also der Einfuhr roher Baumwolle nach Oesterreich, welche sich im Jahre 1897 auf 49 Millionen Gulden belief, nicht sehr nach.

Eine ganz erstaunliche Steigerung in der Ausfuhr weisen folgende japanische Industriezweige auf: Im Jahre 1895 exportirte Japan Baumwollgarne für 1 Million Yen, im Jahre 1896 bereits für 4 Millionen und 1897 für 13·5 Millionen. Der Export japanischer Zündhölzchen belief sich 1895 auf 4·6 Millionen, 1897 bereits auf 5·6 Millionen Yen. Die Ausfuhr von Seidenwaaren stieg in den letzten drei Jahren von 8 auf 9·5 Millionen und die von Strohgeflechten von 1·3 auf 3·2 Millionen Yen. In sämmtlichen japanischen Häfen verkehrten im Jahre 1897 an fremden Dampfschiffen: 950 britische, 348 deutsche, 193 norwegische, 79 russische, 29 österreichische, 26 französische und 26 amerikanische.

Gegenwärtig befindet sich Japan in einer Krise, unter welcher in erster Reihe Industrie und Handel leiden. Der Staat hat kein Geld und die Kaufleute haben kein Geld. Die staatliche und private Ueberspeculation hat alle Einkünfte absorbirt.

Nicht weniger als 4500 *km* Bahnen wurden in 25 Jahren gebaut, eine Kriegsflotte von 80 Fahrzeugen geschaffen und eine Armee von 250.000 Mann mit dem besten und neuesten Kriegsmateriale versehen.

Das Privatcapital ist in einer Unzahl neuer Unternehmungen festgerannt, und der schlechte Ausfall der Reisernte, welcher Japan auf den Import dieses wichtigsten Nahrungsmittels seiner Bevölkerung verwies, hat den Preis desselben wesentlich vertheuert. Das Land hat in den letzten Jahren ungleich mehr ausgegeben als es eingenommen.

Die Annexion Formosas erfordert jährliche Ausgaben von 30 Millionen Yen. Eine geschäftliche Stagnation ist die nothwendige Folge. Die bestellten Waaren können nicht be-

zogen werden, und ihre Uebernahme wird unter verschiedenen Ausflüchten verweigert. Die Lager der Importeure sind daher überfüllt, und sie müssen mit Bestellungen zurückhalten. Nicht unwesentliche Schuld an dieser Situation trägt auch die den Japanern angeborene naive Sorglosigkeit, die sie nur für den Augenblick leben und sorgen lässt, ohne an die Zukunft zu denken. Sparsinn geht ihnen vollständig ab. Die japanischen Kaufleute nehmen auch eingegangene Verpflichtungen nicht sehr ernst, sie sind unzuverlässig und benützen jeden Anlass, um ein Uebereinkommen zu umgehen, ja sie suchen, namentlich in solchen Zeiten wie die gegenwärtigen, nach Gründen, um die bestellte Waare zur Verfügung zu stellen. Die kleinste Abweichung in der Ausführung oder Verpackung wird zu einem Anstande benützt, wenn auch nur zum Zwecke der Herabdrückung der Preise um einige Percente.

Die Zustände werden sich bessern, sobald die vor der Zollerhöhung in übermässigen Mengen bestellten Waaren consumirt sind. Das Geschäft liegt vornehmlich in der Hand der Engländer, Deutschen und Amerikaner.

Der englische Import nach Japan ist in den Jahren 1890—1897 von 26·6 Millionen Yen auf 65·5 Millionen gestiegen.

In der gleichen Zeitperiode hob sich der Import aus den Vereinigten Staaten nach Japan von 6·8 auf 27 Millionen Yen, hat sich also in der kurzen Zeit vervierfacht.

Der Import deutscher Waaren endlich stieg von 6·8 Millionen im Jahre 1890 auf 18·1 im Jahre 1897, hat sich also nahezu verdreifacht.

Dem intensiven Handelsverkehre dieser Länder entspricht denn auch die Anzahl ihrer in den einzelnen Hafenplätzen etablirten nationalen Handelshäuser, welche als Importeure den Verkehr vermitteln.

Neben der grossen Zahl englischer, deutscher und amerikanischer Firmen ist keine einzige österreichische Importfirma zu finden.

Wie wenig auf diese Weise unsere kaufmännischen Interessen in Japan gewahrt werden, geht aus den zutreffenden Bemerkungen unseres Consuls hervor, der sich in seinem letzten Berichte in folgender Weise äussert:

„In ganz Japan ist keine einzige nationale Firma etablirt, die den Import- und Exporthandel von und nach der Monarchie vermitteln könnte; den ziemlich zahlreichen Anfragen heimischer Firmen um Empfehlung von Vertretern kann daher nur durch Angabe vertrauenswürdiger fremder Firmen entsprochen werden. Letztere haben natürlich kein Interesse, den Handelsverkehr Oesterreich-Ungarns zu heben und zu unterstützen; es ist vielmehr wahrscheinlich, dass sie Muster, die Anklang finden, ihren nationalen Fabrikanten zur Nachahmung einsenden und auf diese Weise unserer heimischen Industrie beträchtlich Nachtheile zufügen können.

Würden sich junge, strebsame Kaufleute finden, die sich entschliessen könnten, sich in Japan zu etabliren, könnten dieselben schon nach kurzer Zeit ganz schöne Erfolge erzielen. Unbedingt nöthig wäre es jedoch, dass diese Kaufleute bereits auf die Unterstützung der heimischen Interessenkreise rechnen können und nicht erst darauf angewiesen wären, sich von hier aus die Correspondenten in der Heimat zu suchen.

Grosse Unterstützung könnte den heimischen Kaufleuten der österreichische Lloyd leisten, der zwar eine Linie nach Japan unterhält, die aber den Anforderungen der Handelswelt nicht entspricht. Vor Allem ist der Endpunkt der Linie des Lloyd Kobe, während es sehr wichtig wäre, die Dampfer bis nach Yokohama gelangen zu lassen, wie die Dampfer aller Gesellschaften, die nach Japan regelmässige Linien unterhalten, den genannten Hafen, der unter den Handelshäfen Japans die erste Stelle einnimmt, als Endstation gewählt haben und auch Kobe anlaufen.

Durch die Ueberschiffung der Güter in Kobe wird die Fracht sehr vertheuert und in vielen Artikeln die Einfuhr aus Oesterreich ganz unmöglich gemacht.

In neuerer Zeit machte der Lloyd wohl auch einige Reisen nach Yokohama."

So rasch und schnell sich das — man kann wohl sagen — erst vor 40 Jahren neuerschlossene Japan der modernen Cultur anzupassen versuchte, ebenso langsam geht der Umwandlungsprocess in China vor sich. Der Koloss setzt sich nur schwer in Bewegung. Und ein solch schwerfälliger Koloss ist China, das Riesenreich im Osten, dessen Einwohnerzahl auf 400 Millionen geschätzt wird. Das einstens unstreitig civilisirteste und mächtigste Reich der Erde ist altersschwach geworden, es geht seiner Zerstückelung entgegen. Wehrlos steht es da, ein morscher Bau nach innen, ein Bild der Schwäche und Energielosigkeit nach aussen. Die alte Cultur hat sich überlebt, und die Hochfluth der Neuzeit pocht mit immer stärkerem Schlage an die Thore des Landes.

Der Handelsverkehr Chinas mit dem Westen reicht weit zurück in das erste Jahrtausend unserer Zeitrechnung. In den Anfang des XVI. Jahrhunderts fällt jedoch der erste Versuch, und zwar seitens der Portugiesen, in China Niederlassungen zu errichten. Im Jahre 1545 hatte auch China seine erste Christenverfolgung, bei welcher, wie es heisst, 800 Portugiesen und 12.000 eingeborene Christen ihren Tod fanden.

Im Jahre 1622 erschienen zum erstenmale die Holländer in China und 1637 die Engländer vor Macao, wo sie den Chinesen die erste Niederlage beibrachten. Die Folge war die Errichtung von Factoreien der ostindischen Gesellschaft. Die weitere Geschichte des fremden Handels in China bis in unser Jahrhundert ist die eines fortwährenden Kampfes der Kaufleute gegen die Ueberhebung und die Erpressungen der chinesischen Beamten. Canton war lange der einzige Platz, der die Beziehungen zwischen China und dem Auslande vermittelte. Alle Vorstellungen der Mächte, namentlich der Engländer durch Entsendung von Gesandtschaften an den Kaiser nach Peking blieben ohne Erfolg.

Der Uebermuth der Chinesen gegenüber den friedlichen Versuchen der Mächte, die Handelsbeziehungen zu erweitern, nahm immer mehr zu, bis China im Jahre 1839 von England der Krieg erklärt wurde.

Die Engländer erzielten leichte Erfolge, eine Reihe von Städten, darunter Canton, Shanghai und Ningpo wurden eingenommen, und am 29. August 1842 kam in Nanking, vor welcher Stadt die Engländer bereits standen, ein Vertrag zu Stande. Hongkong musste den Engländern abgetreten werden, und ausser Canton wurden die Häfen Amoy, Fuchau, Ningpo sowie Shanghai für den Handel geöffnet und die Errichtung englischer Consulate daselbst zugestanden. Am 26. Juni 1843 kam in Hongkong der erste englisch-chinesische Handelsvertrag zu Stande, in welchem für 61 Export- und 48 Importartikel feste Zölle vereinbart wurden. Im Jahre 1844 folgten Verträge mit den Vereinigten Staaten von Amerika und Frankreich, und von da ab datirt der eigentliche Beginn geregelter Handelsbeziehungen zu China. In unbegreiflicher Verblendung suchte sich die chinesische Regierung den Bestimmungen der Verträge zu entziehen, die Fremden wurden als Barbaren behandelt, die Vertreter der Mächte mit Demüthigungen überhäuft, die Zustände wurden immer unhaltbarer und führten neuerdings zu Feinseligkeiten. Diesmal schlossen sich den Engländern die Franzosen an, Canton wurde erstürmt, und in Tientsin wurde mit Russland, England, Frankreich und den Vereinigten Staaten Verträge abgeschlossen, in denen sich China verpflichtete, die Häfen Niuchwang, Tschifu, Taiwan, Swatau und Kiungchau gleichfalls dem Verkehre freizugeben. Neue, dem englischen und amerikanischen Gesandten zugefügte Beleidigungen, insbesondere die Weigerung des Kaisers, sie zu empfangen, führten abermals zum Kriege. Am 1. August 1859 begann der Feldzug und schon am 8. October stand die englisch-französische Armee vor Peking, welches am 13. capitulirte. Am 24. October wurde in Peking der englische und am 25. der französische Vertrag abgeschlossen, der die Bestimmungen der vorjährigen Verträge ratificirte. Nur mit Mühe und unter steten Kämpfen konnten bis auf die heutige Zeit die den Fremden eingeräumten Rechte gewahrt werden. China hat aus seinen Niederlagen keine Lehre gezogen. Seine Regierung war auch fernerhin bemüht, die erzwungenen Zugeständnisse

durch allerlei Machinationen zu hintertreiben. Endlich kam der chinesisch-japanische Krieg 1895 mit dem Frieden von Simonoseki, in welchem die vollständige Ohnmacht Chinas so recht zu Tage trat. Angesichts der ungeahnten Hilflosigkeit des chinesischen Reiches hat der Einfluss der fremden Mächte daselbst unerwartet schnelle Fortschritte gemacht, ihre Politik ist eine energischere geworden. An die Stelle endloser diplomatischer Verhandlungen ist die Politik der vollendeten Thatsachen getreten.

Die Forderungen der concurrirenden Mächte werden immer grösser, die chinesische Regierung muss in ihrer Ohnmacht jedes Ultimatum erfüllen, und so beginnt mit Riesenschritten der Abbröcklungsprocess. Im Norden schreitet Russland unaufhaltsam vorwärts, an den Küsten haben sich England und Deutschland bereits ihre Interessensphären gesichert, Frankreich hat sich im Süden festgesetzt, Japan will bei der Theilung auch dabei sein, und in jüngster Zeit trägt sogar Italien Annexionsgelüste zur Schau. Das *politische* Schicksal Chinas ist entschieden, es wird nur hinausgeschoben durch die Eifersucht der Mächte.

Damit aber verschwindet keineswegs die wirthschaftliche Bedeutung des Landes. Im Gegentheil, je rascher die durchaus corrumpirten Verhältnisse des Landes, welches sich vollständig in den Händen eines die Bevölkerung in gewissenloser Weise bedrückenden und aussaugenden Beamtenthums befindet, beseitigt werden, desto mächtiger und nachhaltiger wird der Umschlag werden. Gelangt einmal das chinesische Volk zur Erkenntniss seiner traurigen Lage und der Mittel zu deren Beseitigung, dann wird sich die Umwälzung mit seiner Mithilfe unaufhaltsam vollziehen und die Consumfähigkeit ganz gewaltig steigen.

Dann erst wird China ein ungeheueres Absatzgebiet werden für die Industrieerzeugnisse Europas und Amerikas. Dann werden aber auch die unermesslichen Schätze werthvoller Metalle und Mineralien gehoben werden, welche zu heben die Bevölkerung in ihrer jetzigen Lage nicht die Kraft und die Mittel besitzt.

In welcher Weise das Volk von den einzelnen Provinzialregierungen und den Beamten ausgebeutet wird, geht schon aus der enormen Belastung hervor, welcher die Waaren auf ihrem Transporte in das Innere des Landes ausgesetzt werden. Jede Provinz besitzt nämlich an allen Verkehrswegen in verhältnissmässig kurzen Distanzen zahlreiche Steuerstationen — sogenannte Likinstationen — welche an den Meistbietenden oder einen Günstling verpachtet werden, die aus dem Privilegium so viel Capital schlagen als möglich. Die verschiedene Höhe dieser Durchfuhrssteuer, welche wieder für grössere chinesische Händler geringer ist als für kleine, weil sie sich durch Erlag einer vereinbarten Pauschalsumme für ihre sämmtlichen Waarentransporte von der Steuer loskaufen, macht jede Calculation unmöglich und schliesst einen stabilen Handel nach dem Innern in vielen Erzeugnissen vollständig aus. Darin liegt auch der Grund, weshalb viele Waaren von dem Innern des Landes ganz ferngehalten werden.

Nur durch die Anlage von neuen Verkehrswegen nach allen Richtungen des Reiches und durch Erlangung der Freizügigkeit für Fremde können die hemmenden Schranken durchbrochen werden. Das haben die fremden Mächte längst erkannt und ihr Hauptaugenmerk auf die Erlangung von Conessionen zur Anlage von Eisenbahnen gerichtet. Es würde zu weit führen, die einschlägigen Verhandlungen dieser Concessionen in ihren Einzelheiten zu besprechen. Sicher ist, dass die Anlage eines ausgedehnten Eisenbahnnetzes in das Innere des Landes nicht mehr ein blosser Wunsch ist, sondern zur Thatsache werden wird.

Ausser einer kurzen Eisenbahnstrecke, welche die Hauptstadt des Reiches, Peking, mit Tientsin und Schau-Hai-Kwan verbindet, gibt es heute in China noch keine Bahn von grösserer Bedeutung. Dieser Zustand wird sich aber bald ändern. Russland, England, Frankreich und Deutschland sind bei der Erlangung von Concessionen in den Wettbewerb getreten, und einzelne Anleihen für den Bau projectirter Linien sind sogar bereits begeben. Namentlich die beiden ersten Mächte, welche sich bei der Anlage neuer Bahnen in China vornehmlich von politischen Rücksichten leiten lassen, suchen einander den Vorrang abzulaufen. Es bestehen schon eine Anzahl von Abkommen mit den verschiedenen Regierungen zum Bau einzelner Strecken, von denen das russisch-chinesische Abkommen zur Gründung einer chinesischen Ostbahngesellschaft zum Zwecke des Baues einer 1525 *km* langen, durch die nördliche Mandschurei zu führenden Bahn und ein weiteres Abkommen mit Russland zur Verbindung des Hafens Talienwan mit der transsibirischen Bahn wohl die wichtigsten sind. Man ersieht hieraus, dass jedes einzelne Land bestrebt ist, neben seinem politischen auch seinen wirthschaftlichen Einfluss möglichst zu wahren und zu kräftigen, zumal deren Handelsinteressen schon gegenwärtig von grosser Bedeutung sind. In erster Reihe steht Grossbritannien, der eigentliche Pionnier für den europäischen Handel nach dem Osten und der Hauptlieferant für die grossen, in China gangbaren Stapelartikel der Woll- und Baumwollindustrie. Dann folgen Deutschland, Frankreich, die Vereinigten Staaten und die übrigen europäischen Industriestaaten.

Die Einfuhr Chinas hat sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt. Sie belief sich 1887 auf 102 Millionen Taels und stieg bis 1897 auf 202 Millionen. Nahezu die gleiche Steigerung ist bei der Ausfuhr zu beobachten. Diese bezifferte sich 1887 auf 85 Millionen und 1897 auf 163 Millionen Taels. Die wichtigsten Ausfuhrartikel Chinas bilden Thee, Seide, Wolle, Baumwolle, Häute, Felle, Hanf, Strohgeflechte, Matten, Borsten und Federn.

An der Ein- und Ausfuhr Chinas waren die einzelnen Länder im Jahre 1897 in folgender Weise betheiligt:

In der Einfuhr.

	Millionen Taels
Grossbritannien mit	40
Aus verschiedenen Staaten über Hongkong	90
Ostindien	20
Vereinigte Staaten	12·4
Russland	3·2
Japan	22·5

In der Ausfuhr.

	Millionen Taels
Grossbritannien mit	12
Verschiedene Staaten über Hongkong	60
Vereinigte Staaten	17·8
Festland von Europa ohne Russland	25·8
Russland	13·6
Japan	16·6

Unter den 20 derzeit dem Verkehre geöffneten Häfen nimmt Shanghai den ersten Rang ein. Die Einfuhr über diesen Hafen belief sich 1897 auf 132 Millionen Taels, also 60 Percent des Gesammtimportes, und die Ausfuhr auf 78 Millionen oder rund 50 Percent des Gesammtexportes.

Nach den wichtigsten Waarengattungen geordnet zeigt die Einfuhr Chinas folgendes Bild: Im Jahre 1897 wurden importirt:

	Millionen Taels	
Baumwollwaaren für	43·3	
Baumwollgarne	35·3	
Wollwaaren	4·8	
Anilinfarben	1·4	
Maschinen	2·7	
Zündhölzchen	2	(darunter für 1·8 aus Japan)
Zucker	10·2	
Petroleum	13·3	

In Textilwaaren macht sich ein Zurückweichen englischer Fabricate zu Gunsten der amerikanischen und japanischen bemerkbar.

Ueber die Betheiligung *Oesterreich-Ungarns* an dem chinesischen Handel belehren uns folgende Ziffern: Nach den Ausweisen der chinesischen Seezollverwaltung er-

reichte der Handelsverkehr der Monarchie mit China im Jahre 1897 den Gesammtbetrag von 2·5 Millionen Taels, wovon 1·9 Millionen auf den Export nach China und 0·3 Millionen auf den Import aus China entfielen. Ebensowenig wie bei Japan kann man auch hier diese Ziffern als durchaus zutreffend bezeichnen, da es ja bekannt ist, dass trotz einer directen Schiffahrtsverbindung von Triest ein nicht unbedeutender Theil unseres Exportes nach dem Osten über die nördlichen Häfen geht, auf fremden Schiffen verladen und daher nicht mehr als österreichische Provenienz bezeichnet wird. Aber selbst angenommen, dass sich auf diese Calculation hin die österreichische Ausfuhr nach China um die Hälfte obiger Summe vergrössern würde, erscheint sie im Vergleiche mit den Resultaten anderer Staaten noch immer unbedeutend. Sie umfasst hauptsächlich Gablonzer Artikel, Seife und Parfumerien, Handschuhe, Zündhölzchen, Möbel aus gebogenem Holze, Lama Braids, Emailgeschirr und Quecksilber. Doch könnten glatte Tuche, Zucker, Lampen (im Hinblicke auf die steigende Petroleumeinfuhr), gewisse Seidenstoffe und mehrere andere Artikel bei einiger Anstrengung und Unternehmungslust der betheiligten Fabrikanten in China einen Markt gewinnen.

Wie in Japan so muss man leider auch in China das Fehlen nationaler Firmen beklagen. Die in Shanghai domicilirenden 3—4 österreichischen Kaufleute und Agenten können nicht in die Kategorie von Importeuren, wie sie die anderen Staaten in grosser Anzahl draussen zählen, eingereiht werden. Die bereits versuchte, und zwar mit Opfern versuchte Entsendung von Agenten nach China behufs Etablirung wird auch in der Zukunft, falls der Versuch wiederholt wird, geringen Erfolg haben, wenn diese Emissäre nicht mit genügendem Capital versehen, das Importgeschäft meist direct betreiben können. Der Geschäftsverkehr in China ist nämlich ein ganz eigenartiger, von den Verhältnissen anderer Länder grundverschieden.

Mit den chinesischen Kaufleuten — und es gibt deren sehr grosse — werden nur sehr wenige directe Geschäfte von Europa aus gemacht. Das besorgen die in den Hafenplätzen etablirten, zumeist über bedeutende Mittel verfügenden Importeure, die von den Chinesen Ordres aufnehmen, sie nach Europa überschreiben, die anlangenden Waaren in ihre Depôts beziehen und sie von hier aus dem chinesischen Kaufmanne nur gegen Erlag des Gegenwerthes ausfolgen. Creditgeschäfte kennt man nicht, es sei denn, dass der bei jedem Importeur bedienstete Comprador — ein Chinese — der wieder das Geschäft zwischen Landsleuten und seinem Hause vermittelt, die Garantie übernimmt.

Der chinesische Kaufmann ist ein ehrlicher Geschäftsmann, der sein gegebenes Wort hält, und es gehört zu den grössten Seltenheiten, dass er den Bezug bestellter Waaren verweigert. Er ist ein ebenso tüchtiger Waarenkenner wie ausgezeichneter Rechner, fleissig, sparsam und anspruchslos.

So sind wir denn in China wie in ganz Ostasien auf den Vertrieb unserer Erzeugnisse zumeist durch fremde (deutsche und englische) Firmen angewiesen, welche wohl auch unsere Artikel bei Convenienz kaufen. Dass sie ihnen aber jenes warme Interesse zuwenden, welches angeboren und anerzogen ist, ist ausgeschlossen. Der Grundsatz im kaufmännischen Leben, jene Geschäfte abzuschliessen, welche den meisten Gewinn bringen, lässt sich nicht beseitigen, man wendet sich aber unter gleichen Chancen gewiss denjenigen Geschäften zu, welche die grösste Sicherheit auf glatte Abwicklung, prompte Erledigung und rasche Ablieferung bieten.

Um diese Behauptung, die sich vornehmlich auf das ostasiatische Geschäft bezieht, zu verstehen, ist es nothwendig, dem Verlaufe der Geschäfte zu folgen. Sagen wir, eine deutsche Firma in Hongkong nimmt von einem chinesischen Kaufmanne einen Limitauftrag auf und sendet Muster sammt Preisen und Lieferungsfrist an das Hamburger Stammhaus zur Placirung und telegraphischer Bestätigung der Annahme. Die Hamburger Firma oder der Hamburger Agent tritt an eine Reihe von Fabrikanten heran und ist in der Lage, innerhalb weniger Tage die Annahme der Ordre zu kabeln. Bei der Ablieferung ist seine Bank da, welche bezahlt, die Schiffahrtsgesellschaften, welche rasche Verbindungen nach dem Osten unterhalten und die verladene Waare innerhalb ganz bestimmter, im Vorhinein zu berechnender Zeit am Bestellungsorte abliefern.

In Oesterreich haben wir kein Haus, welches in China eine Zweigniederlassung besitzt, entbehren daher des directen kaufmännischen Verkehres. Eine Ordre über Hamburg kommt nur dann zu uns, wenn sie im Auslande nicht zu placiren ist, unsere Banken sind auf das überseeische Geschäft nicht eingerichtet und daher difficil und unsere einzige Schiffahrtsgesellschaft, der Lloyd fährt einmal im Monate und dann aber langsam. Er braucht die doppelte Zeit gegenüber den deutschen und englischen Linien. Die österreichischen Fabrikanten können daher, selbst wenn sie leistungsfähig sind, den Anforderungen des chinesischen und japanischen Geschäftes nicht nachkommen. Zu den internen Schwierigkeiten der Fabrication gesellen sich noch solche, die ausserhalb der Erzeugungssphäre liegen. Diese Schwierigkeiten hindern ihre Unternehmungslust und schwächen das Interesse an dem Absatze nach überseeischen Märkten. Nichtsdestoweniger ist der Vorwurf der Indolenz, den man gegen sie richtet, ein nicht ganz ungerechtfertigter. Eines der wichtigsten Requisite für das Exportgeschäft ist nämlich die Kenntniss des Marktes und seines Bedarfes. Diese kann nur durch fachmännisches, am besten persönliches Studium erlangt werden. Reisen und nochmals reisen ist daher die Hauptsache für den Kaufmann und für den Fabrikanten. Persönliche Anschauung wirkt ganz anders als selbst die beste Berichterstattung und zeitigt auch Erfolge in grossem Style.

In Erkenntniss des hohen Werthes dieser Grundlage für den Ausfuhrhandel haben in den letzten Jahren England, Deutschland, Frankreich und Amerika eigene, aus Fachmännern zusammengesetzte Handelsmissionen nach Ostasien entsendet, welche monatelang in China und Japan ihren Studien oblagen, Muster sammelten, Einblick in die zukünftige Gestaltung des dortigen Handels zu gewinnen suchten und dann ihre Erfahrungen in der Heimat verwertheten, indem sie dieselben den zunächst in Betracht kommenden industriellen und kaufmännischen Kreisen zugänglich machten.

Sämmtliche dieser Missionen, deren Veranstaltung mit bedeutenden Geldopfern verbunden war, entsprangen privater Initiative. In Frankreich war es die Handelskammer in Lyon, in England die in Blackburn, in Deutschland die Handelskammern in Bremen und Crefeld und in Amerika das Handels-Museum in Philadelphia, welche die Anregungen gaben und im Vereine mit anderen Kammern oder Institutionen die Mittel zur Verfügung stellten. Das auf diese Unternehmungen verwandte Geld wird reichliche Zinsen bringen.

Wenn nun schon die Handelskreise der Staaten, welche auf dem ostasiatischen Markte bereits festen Fuss gefasst haben, solche Anstrengungen im Interesse der Erweiterung ihres Absatzes machen, sollten auch wir uns endlich rühren. Es ist die höchste Zeit. Da helfen aber nicht vereinzelte Versuche, Alles muss zusammenwirken, um einen nachhaltigen Erfolg zu erzielen, der Fabrikant, der Kaufmann, die Verkehrsanstalten und die Banken.

Für die letzteren dürfte es von Interesse sein, den vorjährigen Bericht der Hongkong and Shanghai Banking Corporation zu lesen. Der Aufsichtsrath constatirt einen derart günstigen Abschluss, wie er bis dahin noch nicht zu verzeichnen war. Neben der Vertheilung der üblichen Dividende von £ 1·5 per Actie als Gewinn wurde

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

eine Million Dollars dem Reservefonds zugeführt, 250.000 Dollars am Gebäudeconto abgeschrieben und 376.000 Dollars auf neue Rechnung vorgetragen.

Die mit 125 $ eingezahlten Actien verzeichnen gegenwärtig einen Curs von 390 $. Neben der Hongkong und Shanghai Banking Corporation besitzt England noch eine zweite Bank im Osten, die Chartered Bank of India, Australia und China. Beide haben in allen grossen Handelsplätzen ihre Filialen. Die Deutsch-asiatische Bank ist in Shanghai und in einigen nördlichen Hafenplätzen etablirt, Russland ist durch die Russisch-chinesische Bank gleichfalls an mehreren Plätzen vertreten, und die französischen Interessen werden durch die Banque de l'Indo-Chine gewahrt.

Die Zahl der fremden Kaufleute, welche in abgesonderten Districten der Städte wohnen, belief sich im Jahre 1872 auf 372, im Jahre 1891 auf 547 und im Jahre 1896 schon auf 672. Davon 363 englische und 99 deutsche Firmen. Oesterreicher findet man in China nur in sehr geringer Anzahl, darunter einzelne in guten Stellungen.

Bemerkenswerth ist das Entstehen einer Grossindustrie in China, welche zumeist mit europäischem Capital ins Leben gerufen und durch die billigen Arbeitslöhne wesentlich gefördert wird. Dagegen begegnet die Heranbildung der Chinesen zu Fabriksarbeitern grossen Schwierigkeiten. Zu den wichtigsten industriellen Etablissements, die in China im Betriebe sind, gehören die Seidenfilaturen und die Baumwollspinnereien, welche das Rohmaterial des Landes verarbeiten. In Mittelchina zählt man gegenwärtig 14 Baumwollspinnereien mit 250.000 Spindeln. Shanghai erhielt in neuerer Zeit eine Zündhölzchenfabrik, welche erfolgreich mit Japan concurrirt, eine Cigarettenfabrik und eine Albuminfabrik. Die meisten der Fabriken gehören Engländern, Deutschen oder Amerikanern und stehen unter der Leitung von Ausländern.

Der den Japanern eigene Unternehmungsgeist ist bei den Chinesen derzeit wenigstens noch nicht zu finden.

Sie sind dagegen, wie bereits erwähnt, tüchtige Kaufleute, welche sich nicht allein in China bewähren, die man vielmehr auch in Singapore, Niederländisch-Indien und den Inseln findet.

Es gibt Kenner des Landes, welche behaupten, dass von China aus den Europäern weit grössere Gefahren drohen als von Japan. Diese Ansicht stützt sich auf die Vermuthung, dass die Chinesen einstens auf industriellem Gebiete den europäischen Staaten gewaltige Concurrenz zu machen in der Lage sein werden. Diese Zeit liegt auf jeden Fall noch in weiter Ferne, vorläufig ist es unsere Aufgabe, der neuen Gestaltung der Dinge in China nicht ruhig zuzusehen. Vielleicht erwacht auch bei uns neben der bereits aufdämmernden Erkenntniss vom Werthe des Exportes der Thatendrang und die Reiselust namentlich des Kaufmannes. Vielleicht erstehen uns in den Hörern der Exportakademie die Pionniere, deren wir so nöthig bedürfen. Die österreichische Industrie stützt sich nicht wie die englische und deutsche auf eine Massenproduction. Ihr Export kann daher auch nicht ein Massenexport sein. Immerhin besitzen wir aber eine Anzahl leistungsfähiger Industrien, deren Erzeugnisse concurrenzfähig sind, aber nur dann, wenn auch ihr Vertrieb gewissermassen mit Liebe gepflegt wird, wenn man ihm die nöthige Sorgfalt angedeihen lässt. Dabei ergeben sich im Anfange gewisse Schwierigkeiten, die den Fremden abschrecken, sich mit unseren Artikeln zu befassen. Diese Schwierigkeiten zu überwinden, ist daher Hauptaufgabe des österreichischen Kaufmannes im Auslande, und zur glücklichen Lösung dieser Aufgabe müssen die Schüler der Exportakademie herangebildet werden.

DIE FILIPINOS ALS HERREN IM EIGENEN HAUSE.

Eine ethnographisch-politische Studie von *F. Blumentritt.*

Die Philippiner oder — wie man sie jetzt zu benennen pflegt — die Filipinos sind seit Mai und Juni die Herren des mittleren und nördlichen Luzón, seit Ende November auch die Herren der ganzen Insel geworden so wie der anliegenden Inseln Mindoro, Marinduque, Tablas u. a. m., welche schon im Juni sich an Aguinaldo angeschlossen hatten. Die Bisayas Inseln will ich erst gar nicht in den Kreis dieser Beziehungen hereinziehen, weil sie erst gegen Ende December sich der philippinischen Republik angliedern konnten.

Wenn also auch dieser noch nicht anerkannte Staat nur wenige Monate zählt, so genügt doch auch diese kurze Spanne Zeit, um die Einrichtungen und seinen gesammten *modus vivendi* ein wenig zu prüfen und sich zu fragen, ob dieses malayische Staatengebilde auch eine Art von „Befähigungsnachweis" zu liefern im Stande war.

Ich habe von einem *malayischen* Staatengebilde gesprochen und das darf Niemandem auffallen, denn die Malayen[1]) bilden nicht nur die erdrückende Majorität unter der Bevölkerung, sondern auch unter den militärischen und politischen Führern des Aufstandes von 1896 sowie der philippinischen Republik von heute. Sie und nächst ihnen die (meist chinesischen) Mestizen sind die Träger der Unabhängigkeitsidee, für die sie den letzten Blutstropfen einsetzen wollen und auch einsetzen werden, denn für sie bedeutet die amerikanische Annexion, bei der unter den Yankees üblichen socialen Aechtung der Farbigen, die dauernde Entehrung und Knechtung nicht nur der gegenwärtigen, sondern auch der zukünftigen Generationen. Für sie kann es keine andere Wahl geben, als den Kampf mit der übermächtigen amerikanischen Union aufzunehmen. Erliegen sie im mehrjährigen Guerillakrieg, so harrt ihrer dasselbe Los, als wenn sie heute freiwillig sich unterwürfen, während sie doch bei Fortführung des Kampfes, bei dem sie an dem Tropenklima und der Trunksucht der Amerikaner tüchtige Bundesgenossen besitzen, auf einen endlichen Sieg hoffen, sei es, dass bei dem drohenden Zusammenpralle der Colonialmächte in Ostasien ihnen fremde Hilfe beispringt, sei es, dass in Amerika die Ideen Washington's und Monroe's über den Imperialismus den Sieg davontragen.

Die Malayen demnach und deren Mischlinge drücken dem neuen, nach Anerkennung ringenden Staate ihren Stempel auf und rechtfertigen demnach, wenn ich von einem *malayischen* Staatengebilde spreche. Um aber im Voraus alle aus dieser Benennung resultirenden Missdeutungen unmöglich zu machen, erkläre ich, dass weder die philippinische Republik, noch deren Führer und Anhänger, noch die farbige Bevölkerung überhaupt irgend einen Kastengeist offenbaren oder die winzige Minorität der Creolen oder eingeborenen Spanier an die Wand drücken oder auch nur ignoriren wollen. Im Gegentheile: für die Philippiner sind alle „Kasten und Farben" gleich berechtigt und gleich nebensächlich: für sie gibt es eben nur *Filipinos*, und die Frage, ob ein Filipino Malaye, Mestize oder Creole ist, ist in politischen Fragen für sie so irrelevant, wie etwa bei uns die Frage, ob ein Minister oder Beamter blaue oder schwarze Augen, blondes oder dunkles Haar, Locken oder Glatze besässe. Die Creolen spielen nur deshalb keine Rolle, weil, abgesehen von ihrer geringen Zahl, sie zu wenig energisch und viel zu sehr opportunistisch gesinnt sind. Es ist dies eine für den Kenner des Landes ganz natürliche Erscheinung, denn seit 1820 ruhte der Verdacht separatistischer Verschwörungen immer gerade auf den Creolen; rührte es sich irgendwo im Lande, so mussten es immer die Creolen büssen, da man Malayen und Mestizen für unfähig hielt, selbständige Politik zu treiben.

[1]) Natürlich darf man da nicht an Malayen von dem Schlage und der Culturstufe der Javaner denken.

Da somit über den Creolen immer das Damokles-Schwert der Verbannung, Confiscation ihres Vermögens u. s. w. hing, wurde ihrem Charakter etwas Aengstliches und Unentschlossenes eingeprägt: Vorsicht und die Besorgniss sich, und die Seinen nicht zu compromittiren, sind dem Creolen förmlich angeboren. Eine solche Kaste kann in Verhältnissen, wo Energie die erste Rolle spielt und wo es heisst „Farbe bekennen", zu keinem Ansehen es bringen. Natürlich gibt es auch Creolen, die an Patriotismus und unzweideutiger Entschlossenheit sich von keinem farbigen Filipino übertreffen lassen, aber sie bilden eine sehr kleine Minderzahl unter ihren Stammesgenossen.

Es ist nun gewiss interessant zu verfolgen, wie diese uns ganz fremde Rasse sich häuslich eingerichtet hat, und wir wollen bei der Untersuchung dieser Frage gleich mit dem Katipunan-Aufstande von 1896 beginnen.

Anfangs waren die Aufständischen bestrebt, sich nur militärisch zu organisiren, später proclamirten sie zwar eine Republik, aber das war nur eine Aushilfsformel für die Zeit des Kampfes, denn im Frühlinge und Sommer 1897 tauchten Vorschläge auf, die Monarchie zu proclamiren. Und diese Vorschläge nahmen sogar concrete Form an; man glaubte am ehesten die Anerkennung von Seiten Spaniens zu erhalten und dem Mutterlande zum Danke einen Dienst zu erweisen, wenn man folgenden Gedanken aufgriff: das spanische Mutterland ist beständig von dem Carlismus bedroht, Don Carlos selbst aber hat keine grosse Aussicht, in Madrid als Sieger einzuziehen. Wäre da in der Philippinenfrage nicht ein Ausweg zu finden, eine Lösung, durch welche Spanien von der Gefahr eines Bürgerkrieges für immer befreit und der Prätendent aus einem König im Exil ein wirklicher König würde? Die Lösung sollte folgende sein: Don Carlos verzichtet für sich und seine Nachkommen auf die spanische Königskrone und wird dafür König der Philippinen, sein Sohn Don Jaime vermählt sich mit der älteren Schwester des Königs Alfonso XIII., so dass dann auch die künftigen Könige der Philippinen das Blut Alfonso XII. und der Königin-Regentin in ihren Adern führten. Ein Schutz- und Trutzbündniss zwischen Spanien und dem von ihm abgetretenen Königreich der Philippinen sollte die Bande zwischen dem ehemaligen Mutterlande und seiner Ex-Colonie fester knüpfen als die bisherige Zwingherrschaft.

Ob diese Vorschläge zur Kenntniss der hohen Persönlichkeiten gelangten, deren Zustimmung vor allem Anderen nothwendig war, weiss ich nicht. Ich weiss nur, dass diese Erwägungen im philippinischen Separatisten- und Emigrantenlager gepflogen und dann als undurchführbar bezeichnet worden waren.

Es blieb also bei der republikanischen Staatsform bis zum Frieden von Biak-na-bató, in welchem sich die Aufständischen den Spaniern unterwarfen.

Die neue philippinische Republik, welche der von den Amerikanern nach Cavite gebrachte Aguinaldo (provisorisch) proclamirte, erhielt im Juni 1898 eine Art von Interimsverfassung, welche auf der Gemeindeautonomie beruhte, also auf einer gewissermaassen nationalen Institution, denn die Gemeinde bildete bei den alten Philippinern die Einheit, grössere Staaten entstanden dadurch, dass mehrere Gemeinden sich zu einem gemeinsamen Zweck verbanden, oder dass ein mächtiger Fürst sich die Häupter der benachbarten Gemeinden lehnspflichtig machte.

Nach dieser „Constitution von Cavite", die bis zum Zusammentritt der Nationalversammlung in Kraft bleiben sollte und auch blieb, sollten für jede Gemeinde aus dem Plenum des Stadtrathes drei Delegirte gewählt werden, je einer für Justiz, politische Verwaltung und Rentwesen. Die Bürgermeister einer Provinz erwählen den Gouverneur und drei Provinzräthe. Diese Provinzgouverneure erwählen je nach der Grösse der Provinz 1—3 Delegirte, welche den Congreso revolucionario bildeten, der dem Präsidenten Aguinaldo zur Seite stand.

Am 6. August 1898 theilte von Bakoor aus Aguinaldo den ausländischen Regierungen die Gründung des philippinischen Freistaates mit.

Im September wurde die constituirende Nationalversammlung nach Malolos einberufen, zu welcher nicht nur die ordnungsgemäss gewählten Deputirten der schon befreiten Provinzen, sondern auch Delegirte jener Landschaften und Inseln erschienen waren, die, wie die Bisayas, mit den Spaniern noch im Kampfe um ihre Unabhängigkeit sich befanden.

Diese Nationalversammlung erklärte am 29. September unter grosser Begeisterung die Philippinen als eine freie, unabhängige Republik und wählte Aguinaldo zum Präsidenten derselben. Dieser hatte sich mit der Stellung eines Generalissimus begnügen wollen, die Präsidentenwürde trug er dem berühmtesten Advocaten Manilas, Professor Cayetano Arellano an. Dieser Vorschlag zeugt von der Mässigung und dem klugen Takte des philippinischen Bolivar: er wollte damit jenen Theil der Philippiner, der erst nach der Capitulation Manilas sich der Unabhängigkeitspartei angeschlossen hatte, enger an sich fesseln. Die sogenannten „Ricachones" (wir würden sagen: die „Geldsäcke") von Manila hatten sich der Revolution bisher nicht angeschlossen, theils aus Furcht, theils auch, weil von dem Plebejeraufstande des Katipunan her, die Revolutionäre einen viel zu demokratischen Geruch für diese feinen Nasen besassen, theils, weil Spanien, trotz alle und alledem, was es an den Philippinen und den Philippinern gefrevelt, wie jede mehrhundertjährige Herrschaft doch noch über einen Haufen loyaler Anhänger gebot. Erst nach der Capitulation Manilas, als Jeder einsehen musste, die spanische Herrschaft sei für immer verloren, begann der Zulauf der bisher spanisch gesinnten oder neutralen Filipinos nach Bakoor und Malolos, um Aguinaldo und der Republik zu huldigen: Alles was die Philippinen an glänzenden Namen aufzuweisen haben, all die Vertreter des Reichthums, des Handels, der Aristokratie, die königlich spanischen Officiere a. D., alle diese, mit höchst vereinzelten Ausnahmen, betheiligten sich an diesen Huldigungszügen.

Dieser Massenübertritt von angesehenen Leuten, die der Bewegung bisher feindlich gesinnt oder passiv gegenübergestanden waren, konnte, wenn man Analogien aus dem Abfall der spanisch-amerikanischen Colonien nimmt, den Philippinern gefährlich werden. In Amerika sind nämlich dadurch, dass die Landeskinder, welche an dem Befreiungskriege sich nicht betheiligt, nach vollzogener Befreiung die Früchte des Sieges jenen entreissen wollten, die in langjährigen Kämpfen ihre Haut zu Markte getragen und ihr Hab und Gut eingebüsst hatten, jene langwierigen Bürgerkriege entstanden, die dann den Hispano-Amerikanern sozusagen zum Bedürfniss geworden sind.

Diejenigen, welche am Katipunan-Aufstande sich betheiligt oder in der Zeit vom 4. Mai bis 13. August 1898 sich Aguinaldo angeschlossen hatten, nannte man die „Revolucionarios". Unter diesen fanden sich seit Juni 1898 auch sehr viele Söhne wohlhabender und angesehener Familien ein, aber mit dem Glanze der Namen, die unter jenen Spätlingen der Republik brillirten, konnten sie sich doch nicht brüsten. Und diese „jüngsten" Republikaner konnten doch nicht ohne Amt und Würden bleiben; man musste schon deshalb solche (freilich unausgesprochene) Ansprüche befriedigen, weil gerade diese Banquiers, Grosskaufleute, Advocaten u. s. w. in den ausländischen Handelskreisen sehr gut bekannt und respectirt waren: nahm man sie in den Schoss der Regierung auf, so that man einen Schritt, der nur dazu beitragen konnte, im Auslande mehr Vertrauen zu der philippinischen Regierung zu wecken. Wie aber da vorgehen, ohne nicht die natürliche Eifersucht der *Revolu-*

cionarios zu wecken? Aguinaldo und seine Rathgeber lösten diese gefährlich werdende Frage in einer sehr glücklichen Weise: die militärischen Aemter blieben den Revolucionarios, diejenigen Civilämter, die von der Regierung im Ernennungswege zu besetzen waren, den erst im Spätsommer übertretenen Filipinos vorbehalten. Diese Lösung befriedigte die Ansprüche beider Theile und trug nur dazu bei, dass alle Unterschiede zwischen den Filipinos schwanden.

Als daher Aguinaldo dem Don Cayetano Arellano die Präsidentenwürde antrug, so handelte er ganz im Sinne jener Theilung der militärischen und civilen Gewalten. Arellano ist der berühmteste Advocat und Rechtslehrer der Philippinen, er war oft als Beirath den Regierungsbehörden beigezogen worden, er war Rechtsanwalt und Vertreter des Ordensclerus, der unter der spanischen Flagge eigentlich selbst das Land beherrscht hatte. Es war also auch sonst klug, einem Manne von solchem Prestige das oberste Staatsamt anzuvertrauen. Aber Arellano schlug aus, da er es für wichtiger hielt, dem Auslande zu zeigen, dass Aguinaldo das Vertrauen *aller* Filipinos und nicht allein jenes der Revolucionarios genösse. So blieb Aguinaldo Chef des philippinischen Staates, Arellano übernahm aber die Leitung des diplomatischen Departements im Ministerrathe.

Die constituirende Nationalversammlung setzte inzwischen die Berathung der Grundrechte fort, die ruhig und glatt vor sich ging, bis die Frage über das Verhältniss zwischen Kirche und Staat etwas mehr Leben in das Parlament brachte. Die Regierung hatte vorgeschlagen, dass die katholische Kirche als Staatskirche bestimmt, und dass statt Religionsfreiheit nur Duldung anderer Religionen eingeführt werden sollte. Gegen diesen Vorschlag wendete sich eine immer mehr anschwellende Opposition. Man brachte gegen den Regierungsentwurf nicht nur alle jene Gegengründe vor, welche bei den Liberalen und Radicalen geläufig sind, sondern hinter den Coulissen wurde darauf hingewiesen, dass die Vereinigten Staaten daheim die freie Kirche im freien Staate besässen und demnach eine Anerkennung der philippinischen Unabhängigkeit durch die Union leichter zu erzielen wäre, wenn auf kirchlichem Gebiete bei Yankees und Philippinern gleiche Einrichtungen existirten. Andere Bedenken wurden dadurch verscheucht, dass man auf den Vatican wies, der ganz auf Seite der Union trotz deren „freier Kirche im freien Staate" stünde, während die katholischen Philippiner, bloss weil selbe gegen die Mönchsherrschaft sich gekehrt, vom heiligen Vater gar nicht gehört würden. Uebrigens trug auch die Furcht vor einer Wiederkehr der Mönchsherrschaft dazu bei, dass schliesslich der Regierungsentwurf fiel und mit ihm auch das erste Ministerium der Republik, das endlich von dem Cabinet des gewandten und energischen Mabini abgelöst wurde.

Da über das Weitere noch keine detaillirten Nachrichten vorliegen, so wollen wir uns nur noch mit der Frage beschäftigen, wie die Verwaltungsmaschine fungirt. Die Antwort lautet, dass mit Ausnahme des Postwesens Alles klappt, es geht wenigstens in diesem jungen Staate der Regierungsapparat nicht schlechter als unter der spanischen Herrschaft. Der Grund dieser überraschenden Erscheinung ist in Folgendem zu suchen: Die spanischen Beamten blieben nie lange auf ihrem Posten, nicht nur brachte jeder neue Ministerwechsel den activen Beamten die Disponibilität („Cesantia"), auch während der Function eines Ministeriums wurde mancher Beamte zu Diensten gestellt („Cesante"), weil in Madrid sein Gönner gestorben war oder seinen Einfluss im Ministerium oder im Parlamente verloren hatte. Da die Philippinen naturgemäss andere Gesetze und Einrichtungen besassen als das Mutterland, so wäre auch für einen mit Vorkenntnissen und regem Pflichgefühle ausgestatteten Beamten, es eine schwierige Sache gewesen, sich in den neuen Verhältnissen auszukennen, ganz abgesehen davon, dass er bei dem directen Verkehre mit den niederen Classen immer eines Dolmetschen bedurfte, denn nur die höheren Classen sind des Spanischen mächtig (Manila und einige grössere Handelsplätze ausgenommen). Nun verdanken aber sehr viele, wenn nicht die meisten spanischen Beamten ihre Anstellung weder ihren Studien, noch ihren Kenntnissen, sondern die Beamtenstellen in den Colonien waren der Lohn, den das Ministerium seinen Anhängern und deren Parasiten auszahlte. Diese Leute kamen daher ohne Vorstudien und ohne Vorkenntnisse ins Land, gaben sich auch keine besondere Mühe, dies nachzuholen, sie hielten das für überflüssig, denn erstens wollten sie den Aufenthalt im Archipel nur zum Anlegen von Ersparnissen verwenden, und zweitens waren in allen Kanzleien eine Menge eingeborener Schreiber und Manipulationsbeamten da, die alle Bureaugeschäfte kraft ihrer langjährigen Praxis glatt erledigten, der spanische Beamte brauchte nur zu unterschreiben. Selbst höhere Beamte der Gerichtshöfe mussten in verzwickten Fällen sich bei eingeborenen Juristen Rath holen, weil sie bei der kurzen Dauer des Aufenthaltes im Lande beim besten Willen nicht alle nöthigen Kenntnisse erwerben konnten. So hat der erwähnte Advocat Professor Dr. Cayetano Arellano beim höchsten Tribunale Manilas manchem Gerichtsrathe aus Verlegenheiten geholfen.

Indem also die Regierung der philippinischen Republik die Aemter denjenigen auch formell übertrug, die factisch selbe schon unter der spanischen Herrschaft ausgeübt hatten, sicherte sie sich einen Stab bereits routinirter Amtspersonen für die Durchführung aller Verwaltungsmaassregeln; es hat sich eben in den Aemtern nichts Anderes geändert, als dass kein Spanier mehr dasitzt.

Es erscheint demnach das Misstrauen, welches die Amerikaner und zum Theile auch gewisse europäische Kreise in die „Regierungsfähigkeit" der Filipinos setzen, ein ganz und gar nicht gerechtfertigtes. Schon die Disciplin und die stramme Einigkeit, welche die Filipinos im Katipunan-Aufstande und im jetzigen Kriege offenbart haben, spricht für deren Befähigung, die Geschicke ihres eigenen Vaterlandes selbst leiten zu können. Wenn noch im September und October die europäischen Kaufleute die Annexion vorzogen, so konnte das damit gerechtfertigt werden, dass sie meinten, bei Proclamirung der Annexion würden die Filipinos feige auseinanderlaufen. Jetzt werden sie wohl anders denken. Selbst wenn die philippinische Regierung sich unterwürfe, das Volk unterwirft sich nicht, und ein jahrelang währender Krieg wird den Amerikanern Gelegenheit geben, jene Erfahrungen zu sammeln, die Spanien auf Cuba gesammelt hat.

ENGLAND UND RUSSLAND IN AFGHANISTAN.

Von Zeit zu Zeit erleuchtet irgend eine Nachricht das Dunkel, welches den erbitterten, aber geräuschlosen Kampf umgibt, den Russland und England in Mittelasien führen. Das Endziel ist des Streites werth; handelt es sich doch nicht allein um jene unermesslichen Gebiete, welche sich von den kleinasiatischen bis zu den chinesischen Grenzen, vom Kaukasus bis zum Hindukusch ausdehnen, sondern um die Herrschaft in Indien. Diesesmal, schreibt der Berliner „Export", ist es die Eröffnung der russischen Eisenbahnlinie von Merw nach Kuschk, unmittelbar vor Afghanistan, welche Russland vor England einen Vorsprung gibt und die Machtverhältnisse in jenem „Pufferstaat", welcher dem baldigen Ableben des Emirs Abdurrhaman und einem Thronfolgekampf entgegensieht, wesentlich verschieben wird.

Afghanistan ist das Land, um das sich der Wettkampf der beiden asiatischen Rivalen dreht. Im Norden dieses Staates hat Russland durch Ausdehnung seines Machtbereiches über Buchara im Jahre 1868, Sarafschan mit Samarkand in demselben Jahre, Ferghana (Kokand) im Jahre 1876, Chiwa im Nordwesten 1873 sich Afgha-

nistan so weit genähert, dass es 1873 zur Occupirung von Darwas und 1884/85 zur Besitzergreifung des Gebietes von Merw schreiten konnte, damit also, nicht ohne kriegerische Maassnahmen, die ersten eigentlichen Gebietstheile von Afghanistan im Norden an sich reissend. Der von 1886—1888 erfolgte Bau der transkaspischen Eisenbahn, die, den Amu Darja, Tschardtschui überschreitend, bis Samarkand fortgesetzt wurde, sichert Russland eine vorzügliche strategische Operationsbasis, von der aus namentlich die vorgeschobene Position von Merw, die Harat unmittelbar bedroht, ausgenützt werden kann. Im äussersten Osten von Afghanistan hat Russland sich dann die Pamirgebiete durch das Vorschieben von friedlichen Expeditionen, d. h. stärkeren Militärcolonnen, zu sichern begonnen, und wenn auch hier ein Theil derselben, die Districte von Reschan, Schungan und Warchan, zur Zeit noch als streitig angesehen wird, so dürfte dies nach einiger Dauer doch einfach mit einer definitiven russischen Besitzergreifung enden. Damit hat Russland dann den Kamm des Hindukuschgebirges, den unmittelbaren Zutritt in das obere Thal des Indus, erreicht, ein Ziel, dem Russland bekanntlich seit Jahrzehnten beharrlich zustrebt.

Der Emir von Afghanistan sah diese ihm von Russland drohende Gefahr gut ein und schloss sich immer enger an England an. In den Engländern erblickte der Emir seine natürlichen Bundesgenossen, welche ihn vor dem Vordringen Russlands schützen sollten und denen es an der Erhaltung Afghanistans als eines Bollwerkes zur Vertheidigung Indiens viel gelegen ist. Zwischen England und Afghanistan entwickelten sich freundschaftliche Beziehungen, und die Engländer übten in Kabul einen sanften Druck auf den Emir aus. Die weiteren Ereignisse aber, namentlich das Vordringen Russlands im Pamir, störten das gute Einvernehmen zwischen England und Afghanistan und brachten zwischen ihnen eine Spannung hervor.

Am Anfang der Achtzigerjahre galt bei den indischen Staatsmännern als unerschütterliches Dogma der Satz, Indien müsse bei Herat vertheidigt werden; diese westliche Grenzstadt Afghanistans sei als der Schlüssel zum indischen Reiche zu betrachten. An der Spitze der englischen Regierung stand damals Gladstone. Dem Ansturm der öffentlichen Meinung, welche eine energische Machtentfaltung an der russisch-afghanischen Grenze verlangte, begegnete der liberale Staatsmann zunächst mit temporisirender Gelassenheit. Dann erfolgten langwierige Verhandlungen mit Russland über die Demarcationslinie, welche schliesslich Herat in afghanischem Besitze liessen. Damit der „Schlüssel" besser vertheidigt werden könne, legte man von Indien aus eine strategische Eisenbahn nach Kandahar an und schloss mit dem Emir Abdurrhaman ein Bündniss, laut welchen dieser sich verpflichtete, zur Vertheidigung gegen Russland eine starke bewaffnete Macht aufzustellen, insbesondere Herat mit einer gegen jede Ueberraschung sichernden Garnison zu versehen. Dafür erhielt der Emir Waffen und Munition, ein paar Batterien, Kanonen neuester Construction und viele tausend Hinterlader. Unter diesen Bedingungen war Abdurrhaman Englands „Alliirter" geworden; wenn man die Turkmenengrenze als das einzige Einfallsthor betrachtet, war der „Pufferstaat" in höchster Vollkommenheit hergestellt.

Dieser Zustand der Dinge änderte sich vor einigen Jahren. Von Herat wurde immer weniger gesprochen, die Schlüsseleigenschaft fand in den Kreisen der indischen Politiker mehr Zweifler als Gläubiger. Die Pamirs waren in Sicht gekommen. Es erhellte, dass, sobald festgestellt war, dass über das „Dach der Welt" gangbare Wege führten, eine russische Expedition weit rascher und leichter von dort her in das indische Kaschmir vordringen könnte, als dies an irgend einem Punkte von Afghanistan aus in das britische Imperium möglich war. Mit Eifer rüstete man im nordischen Gebirgslande, um der Gefahr rechtzeitig und nachdrücklich zu begegnen Silgit im Punathale wurde zu einem grossen Waffenplatze umgewandelt, von dort aus die Thalfürsten zur Botmässigkeit gezwungen und durch Subsidien für die von ihnen geforderten Dienste willig gemacht.

Um die alsbald entstandenen Conflicte mit Afghanistan zu schlichten, gelang es der englischen Regierung, im Jahre 1893 den Diplomaten Sir Mortimer Durand nach Kabul abzuschicken und mit dem Emir einen Vertrag abzuschliessen. Durch diesen Vertrag hat England alle seine Ziele, welchen es in Afghanistan zustrebte, erreicht. Diese Ziele waren: die Herstellung einer unzweifelhaften und anerkannten Grenze zwischen Afghanistan und Russland, die dauernde Herstellung der englischen Oberherrschaft in demjenigen Theile des englisch-afghanischen Zwischenlandes (Borderland), dessen nominale Abhängigkeit von dem Emir bei thatsächlicher Selbständigkeit und dessen fortwährende innere Kämpfe eine stete Bedrohung der Beziehungen zwischen Afghanistan und England bildeten, und endlich die Stärkung der internen Stellung des Emirs.

Bis zur allerletzten Zeit hielt der Emir fest an England und bewies seine Treue durch die Unterstützung der englischen Grenzkriege im Nordwesten Indiens.

Die Eröffnung der Kuschkeisenbahn gibt aber Russland in Afghanistan entschieden das Uebergewicht. Der Kuschkposten liegt 312 Werst (à 1066·7 *m*) südlich von Merw am Kuschkflusse und 100 Werst von Tasch-Kepri, dem Orte der Schlacht vom 18. März 1885. Dieser befestigte Posten befindet sich 8 Werst vom afghanischen Posten Kara-Tepe und 140 Werst von Herat am Wege zu dem Urdewan- und Steng-Kotel-Pass. Der neue Eisenbahnweg führt von Merw durch das Irrigationsterrain der Merw'schen Tekinzen, umgeht den Damm von Kanschut-Chan-Bent, nähert sich dem Wäldchen von Talschatan-Baba am Murgab und führt längs des linken Murgabufers weiter. Sodann durchschneidet die Linie das Irrigationsterrain von Hatansk westlich vom grossen Canal. Beim Damm von Kasynlybent geht die Linie wiederum längs des linken Murgabufers, sodann zum linken Kuschkufer, an der Stelle, wo der Fluss sich mit dem Murgab vereinigt, passirt die Wasserleitung von Tasch-Kepri und geht zum rechten Kuschkufer über, 8 Werst oberhalb Tasch Kepri. Am rechten Ufer des Kuschk führt die Linie durch das Uktscha-Kaj-Wäldchen, Mor Kola Gons Chan und Tschenien-i-Bid, durch die russische Ansiedlung „Alexejewskoje" bis zum Kuschkposten, dem Endpunkte der Merw—Kuschk-Eisenbahn. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt etwa 330 Werst. Durch diese neue Bahn rückt somit Russland ganz an Afghanistan heran und befindet sich in unmittelbarer Nähe von Herat, wohin es mit grosser Leichtigkeit Truppen transportiren kann.

Der leidende Zustand des Emirs macht die Lage in Afghanistan verwickelt. In Afghanistan sind die Thronwechsel herkömmlicherweise von inneren Kriegen begleitet, und im vorliegenden Falle wird es nicht an Prätendenten und Prätendentenfamilien fehlen. Die rivalisirenden Mächte, Russland und England, werden sicherlich das diplomatische Intriguenspiel bei der Thronfolgefrage anfangen.

CHRONIK.

Asien.

Arabien. Die türkischen Truppen erringen in Jemen neue Erfolge über die Aufständischen. Sie erfechten einen entscheidenden Sieg über den Stamm Beni-Kaab und nehmen deren Stellungen ein. Eine Truppenabtheilung verfolgt die Meschraks, die die Bevölkerung der Ortschaft Ab bedrohten, zerstreut die Aufständischen und besetzt Ab. Aufständische, die das Gebiet von Dschibane beunruhigten, unterliegen im Kampf mit einer Gendarmerie-

Abtheilung. In den Districten Biladeleschref und Benikelib nehmen und besetzen die türkischen Truppen zehn Ortschaften und einen befestigten Ort, die sich in der Gewalt der Aufständischen befanden. — Der Sultan von Oman verpachtet an Frankreich Bender-Jissar, fünf Meilen von Maskat, als Kohlenstation, wird aber durch die Vorstellungen und Drohungen der Engländer gezwungen, diese Abtretung zu widerrufen. — In Dscheddah wird der Ausbruch der Pest amtlich bekannt gemacht.

Persien. Die seit sechzehn Jahren zwischen Italien und Persien schwebende Affaire Cousonno wird durch ein von König Oskar von Schweden gewähltes Schiedsgericht, das die Forderungen Italiens für unberechtigt erklärt und Persien völlig entlastet, beigelegt.

Afghanistan. Unter den Eingeborenen verbreitet sich das Gerücht, dass der Emir von Afghanistan gestorben sei; dies soll sich nicht bestätigen.

Indien. Die Truppen der Garnison von Edwardesabad gerathen mit Räubern in Kampf, wobei beide Theile Verluste erleiden. — In Karatschi bricht von Neuem die Pest aus. In den Goldfeldern von Süd-Kolar nimmt die Pest zu und gewinnt an Ausdehnung. In Calcutta kommen vereinzelte Pestfälle vor.

China. Bei Talienwan findet ein Zusammenstoss zwischen Russen und Chinesen statt, bei welchem hundert Chinesen getödtet werden; der Vorfall wird auf das willkürliche Vorgehen der Russen zurückgeführt, die das Recht der Einhebung der Grundsteuer beanspruchen und dadurch die im Vertrage über Port-Arthur gewährleisteten Hoheitsrechte Chinas antasten. Die Kaiserin-Witwe weist das Tsungliyamen an, gegen das unerhörte Vorgehen der Russen in den schärfsten Ausdrücken zu protestiren. — In Tientsin werden mehrere Deutsche beschimpft und thätlich angegriffen, so dass sie sich flüchten müssen. — Die Bauten für die neue Eisenbahn bei Paotingfu, 130 *km* südwestlich von Peking, werden von 200 Chinesen angegriffen; diese zerstören einen Theil des Materials und versuchen, Theile der Brücke fortzuschleppen. Die Ortspolizei zeigt sich gegenüber der Schaar machtlos. — Nach Kweiyang, der Hauptstadt der Provinz Kweitschau, soll eine französische Expedition unterwegs sein. — Das Tsungliyamen genehmigt die Eröffnung von Nanningfu als Vertragshafen, was von den Handelsleuten von Canton für nothwendig gehalten worden war, um die Erschliessung des Westflusses vollständig zu machen.

Sumatra. Tuku-Umar, der Führer der Atschinesen, wird im Kampfe bei Melabuh schwer verwundet, stirbt auf der Flucht und wird in Pasirmogat begraben.

Philippinen. Die auf der Insel Negros gefangen gehaltenen Officiere und Soldaten werden in Freiheit gesetzt, und die Verhandlungen wegen Freilassung der Gefangenen von Iloilo dauern fort. Aguinaldo bietet die Freilassung der spanischen Gefangenen gegen ein Lösegeld von 500.000 Dollar und die Auslieferung der Spanien gehörigen Geschütze und Gewehre an; die spanische Regierung lehnt das Anerbieten ab und bietet 500.000 Dollar, wogegen die Philippiner 700.000 Dollar verlangen. Die Aufständischen unternehmen einen allgemeinen Angriff auf Manila, werden aber von den Amerikanern mit schweren Verlusten auf beiden Seiten völlig zurückgedrängt. Aguinaldo veröffentlicht einen Aufruf, worin er den Amerikanern den Krieg erklärt. General Miller wird angewiesen, die Aufständischen zur Räumung der Stadt und der Forts von Iloilo aufzufordern. Die Amerikaner nehmen Iloilo nach einer Beschiessung durch die Flotte und halten es besetzt; die Aufständischen setzen vor ihrem Abzug die Stadt in Brand, wobei alle Consulate und vier Fünftel der Häuser zerstört werden. Auch Malabon wird von den Amerikanern genommen. Die amerikanische Regierung beschliesst, über die gesammten Philippinen schleunigst die Jurisdiction auszudehnen. Vertrauensmänner der Eingeborenen der Insel Negros erklären dem General Otis, dass die Bevölkerung der Insel Cebu bereit sei, die amerikanische Herrschaft anzuerkennen. Die amerikanische Flotte nimmt Cebu ohne Widerstand ein, und dort wird die amerikanische Flagge gehisst. Auf Negros und Cebu sollen die Dinge gut stehen. In einer neuen Proclamation erklärt Aguinaldo, dass die Philippiner zur Behauptung ihrer Unabhängigkeit Alles aufopfern und dass sie eher sterben werden, als die amerikanische Herrschaft zu erdulden. Die Aufständischen versuchen, Manila in Brand zu stecken, und legen an verschiedenen Stellen der Stadt Feuer an; die amerikanischen Truppen werden von den Häusern aus beschossen und die Löschmannschaften am Eingreifen gehindert. Allenthalben finden vereinzelte Angriffe von Aufständischen auf Amerikaner statt, doch werden sie von diesen erfolgreich zurückgeschlagen. Der Kampf zwischen den Amerikanern und den Tagalen um Manila dauert fast ununterbrochen fort; die Aufständischen besitzen innerhalb der Stadt mächtige Hilfe, und es kommt öfters zu Strassenkämpfen. Die Tagalen umgeben die Stadt von allen Seiten.

Afrika.

Algier. Unter den Kabylen der Gegend von Setif macht sich eine ungewöhnliche Aufregung (antisemitischen Charakters) bemerkbar; auf der Strasse zwischen Onedscheb und Saint-Arnaud überfallen Kabylen Kaufleute, und es kommt zu einer argen Schlägerei, wobei auch mehrere Europäer verwundet werden. Auch jüdische Kaufläden werden von den Kabylen geplündert.

Marokko. Die Truppen des Sultans erringen an den Abhängen des Atlasgebirges einen Sieg über die Aufständischen. Es gelingt, den Scheich Uld Hlima, der vierzehnmal die Truppen des Sultans geschlagen hat, durch Verrath seiner Verwandten in einen Hinterhalt zu locken, wo er mit einer Anzahl seiner treuesten Anhänger nach tapferer Gegenwehr erschlagen wird. Trotz dieses Erfolges der Regierungstruppen soll der Aufstand nun auch die Provinz Entifa ergriffen haben, und es wurden weitere Truppen abgesandt, um ihn niederzuschlagen.

Aegypten. Die ägyptische Regierung richtet ein Rundschreiben an die Mächte mit dem Anerbieten, die gemischten Gerichtshöfe nach Schluss der laufenden Amtsdauer auf weitere fünf Jahre bestehen zu lassen. — Der Herzog von Connaught legt den Grundstein zu einem neuen Nildamme, der dessen Wasserstand auf einer Strecke von 225 *km* erhöhen soll.

Abessynien. Ras Makonnen begleitet Ras Mangascha zu Menelik, um hierauf zurückzukehren und die Herrschaft in Tigre zu übernehmen. König Menelik bemächtigt sich des Ras Mangascha und kehrt mit Leontiew nach Adis Abeba zurück.

Senegambien. Samory schifft sich mit seinem Gefolge in Dakar nach dem Congo ein.

Französische Somaliküste. Auf der Eisenbahnlinie von Dschibuti nach Harrar wird eine Baracke von Eingeborenen überfallen und werden sechs Europäer getödtet.

Aegyptischer Sudan. Eine fliegende Colonne des Obersten Kitchener findet auf einem Aufklärungsmarsche den Khalifen in fester Stellung am Ufer des Scherkela-Sees, zieht sich aber zurück, ohne sich in einen Kampf einzulassen. Der Khalifa rückt mit zahlreichen Anhängern gegen Norden vor und beunruhigt die Araber durch kühne Raubzüge. Der Derwischführer Taichi ist an der Spitze von 16.000 Mann gegen Omdurman im Vormarsch begriffen. Britische Truppenabtheilungen werden den Nil hinaufgesandt. — Die Mission Marchand ist den Sobatfluss stromaufwärts gefahren, in Itcop (?) bei bestem Wohlsein eingetroffen und setzt, nachdem sie dort die Fahrzeuge zurückgelassen hat, auf dem Landwege den Marsch nach Adis Abeba fort.

Liberia. Die Republik Liberia soll rasch ihrem Verfalle entgegen gehen und der Zusammenbruch unaus-

bleiblich scheinen. — Die Goras sollen gedroht haben, die Ortschaften an der britischen Grenze anzugreifen.

Britisch-Westafrika. Der Insurgentenführer Bai Bureh wird von Karene nach Freetown gebracht und hier internirt.

Congostaat. Die Nachrichten über Baron Dhanis lauten beruhigend. Seit der Einnahme von Kalambarre durch die Meuterer ist kein weiteres Vordringen der Eingeborenen zu verzeichnen. Dhanis greift mit 1200 Mann den Feind in Kalambarre an und erobert es wieder; die Aufständischen werden auf der Flucht verfolgt und geschlagen, doch ist ihre Niederlage keine entscheidende. Major Lothaire schlägt den menschenfresserischen Stamm der Budschas vollständig, und deren Häuptlinge erklären sich nach dem Kampfe bereit, sich zu unterwerfen; es finden Besprechungen wegen des Friedens statt. — Die Telegraphenlinie von Boma nach dem Innern ist bis zur Mündung des Kassai in den Congo fertiggestellt.

Südafrikanische Republik. In Middelburg tritt die Bubonenpest auf, und die Regierung ergreift die schärfsten Maassregeln, um die Zulassung von aus Asien direct oder über Mauritius und Madagaskar kommenden Reisenden einzuschränken.

Madagaskar. In Tamatave tritt die Pest nur noch vereinzelt auf. In den Häfen von Madagaskar werden Ueberwachungsmaassnahmen für Provenienzen von der Insel Mauritius getroffen, von der mehrere pestverdächtige Erkrankungen gemeldet werden. — Die entthronte Königin von Madagaskar, Ranavalo, wird in Algier internirt und ihr eine Jahresrente von 24.000 Frs. ausgesetzt.

Australien.

Die Premierminister sämmtlicher australischen Staaten, die in Melbourne zu einer Conferenz zusammen getreten sind, gelangen einstimmig zur Lösung aller Streitfragen, welche dem Zustandekommen einer Föderation der australischen Staaten bisher noch entgegengestanden, womit die Föderation thatsächlich gesichert erscheint.

Samoa. Die Plünderungen werden fortgesetzt. Ein Theil der Gefolgschaft Mataafa's wird von den Anhängern Tanu Malietoa's in den Wald verjagt. Weitere Kämpfe stehen in Aussicht. Mataafa verhaftet wieder die früher zu Geldstrafen verurtheilten und freigelassenen Gefangenen. Die verbannten Häuptlinge der Malietoa-Partei landen in Cagopaga (?), da der Schooner, auf welchem sie fortgeschafft wurden, wegen ungünstigen Windes die Fahrt nicht fortsetzen kann. Die Eingeborenen von Tutuila begrüssen sie und suchen sich des an Bord des Schiffes befindlichen Sohnes Mataafa's zu bemächtigen. Der Capitän segelt jedoch ab und vereitelt auf diese Weise den Anschlag.

Britisch-Neuguinea. Die Papua auf dem „New Track" haben sich empört und leisten der Polizei erfolgreichen Widerstand. Besonders zu fürchten sind die Udavalla-Stämme, die der Polizeitruppe das gesammte Gepäck und den Proviantvorrath abgenommen haben. Unter den Goldgräbern wüthet das Fieber, das viele Eingeborene und Weisse hinrafft.

MISCELLEN.

Tsintau. Einem der „Köln. Ztg." zur Verfügung gestellten Briefe des Bergingenieurs Michaelis vom 9. December 1898, eines Mannes, der China durch mehr als 20jährigen Aufenthalt und bergmännische Thätigkeit genau kennt und zuletzt im Auftrage des Köln-Hamburger Shantungsyndicats das Hinterland der deutschen Colonie untersucht hat, entnehmen wir folgende Schilderung Tsintaus, der zukünftigen Hauptstadt Deutsch-Chinas:

Bald nach der Eröffnung Tsintaus kam eine Menge von Leuten hieher, die glaubten, sich in kurzer Zeit durch Grosshandel mit den Chinesen, Anlegung von Fabriken u. dgl. bereichern zu können. Da aber in Tsintau Handel so gut wie noch nicht vorhanden ist, so sahen sich diese Leute in ihren Erwartungen recht getäuscht. Da sie gezwungen waren, in elenden chinesischen Hütten zu leben, und an die klimatischen Verhältnisse nicht gewöhnt waren, so fanden sie Alles abscheulich, und es entstand ein allgemeines Klagen. Dies wurde von stoffbedürftigen Reisenden, die nach einem achttägigen Aufenthalt ganz China zu kennen glaubten, begierig aufgegriffen und in bekannter Weise dem deutschen Publicum als baare Münze aufgetischt. Die Regierung war natürlich an allem schuld und hatte womöglich sogar die Fliegen und Mosquitos verbrochen. Alle diese Berichte sind sehr übertrieben. Das Klima von Tsintau ist das des nördlichen China, d. h. der Sommer ist warm und feucht, der Winter kalt und trocken. Schroffer Temperaturwechsel ist nicht selten und, dann hat man sich mit der Bekleidung vorzusehen. Beschwerlich sind aber nur die beiden Monate der Regenzeit, Juli und August, in denen eine drückende Wärme herrscht, und im Winter die Tage, an denen ein schneidender Nordwind weht. Alle übrigen Monate sind wunderschön; so haben wir z. B. jetzt im December noch fortwährend prachtvolle sonnige Tage, wie man sie sich in Deutschland im Mai nicht besser wünschen kann. Man hat das Klima hier ungesund genannt. Es liegen ja auch eine Anzahl Soldaten (unter den Civilisten scheinen Krankheiten viel weniger aufzutreten) krank im Lazareth. Aber Fieber und Dysenterie herrschen überall im nördlichen China, und dass diese Krankheiten unter einer nicht acclimatisirten Bevölkerung in einer neuen Colonie stärker auftreten als bei uns zu Hause, ist doch wahrlich kein Wunder, namentlich wenn die Leute, wie das bei den Deutschen zuweilen der Fall ist, viel Bier trinken und nicht richtig sich zu kleiden und zu leben verstehen. Die Stadt Tsintau, d. h. die Stadt, die erst entstehen soll, hat eine prachtvolle Lage mit herrlicher Rundsicht auf den mit Inseln bedeckten Ocean und die umliegenden Gebirge Der Stadtplan ist gut und zweckmässig von dem Bauinspector Cromsch ausgearbeitet, die vielen Fehler, an denen andere europäische Anlagen in China kranken, sind glücklich vermieden. Oestlich vom Brückenlager sind die Lagerhäuser in der Nähe von Strand und Bahnhof geplant, die Güter sollen ihnen durch einen eigenen Strang zugeführt werden. Die eigentliche Wohnstadt liegt nach Osten hinter einem gegen die kalten Nordwinde schützenden Gebirgsrücken. Eine ausgedehnte Canalisation, die zum Theil schon vollendet ist, sorgt für die Entwässerung, breite Strassen für die Lüftung der Stadt. Alle Arbeiten sind schnell und gut ausgeführt worden, namentlich wenn man die geringe Zahl von technischen Beamten berücksichtigt, die hier beschäftigt waren. Man hätte vielleicht ein bis zwei Monate früher mit dem Bau beginnen können, wenn man eine grössere Anzahl von Technikern hieher geschickt hätte, aber das kostet Geld. Versäumt ist bis jetzt meiner Meinung nach nichts, und dass man die Bauerlaubniss nicht eher ertheilt hat, als bis der endgiltige Stadtplan festgestellt war, wird der zukünftigen Stadt nur zum Wohle gereichen. Allenfalls hätte man mit dem Bau eines Gasthofes, der hier dringendes Bedürfniss war, eine Ausnahme machen können. Jetzt herrscht überall eine rege Bauthätigkeit. Hunderte von Chinesen sind an den Canalisations- und Strassenanlagen beschäftigt, und hie und da steigen schon Häuser und Lagerhäuser in die Höhe. Ein grosser Gasthof von 70 *m* Front ist ebenfalls im Bau begriffen und wird wahrscheinlich schon vor der Regenzeit unter Dach kommen. Vielfach wird darüber geklagt, dass die Verwaltung zu kleinlich und bureaukratisch sei. Was früher davon richtig war, kann ich nicht beurtheilen, da ich nicht hier war. Ich weiss aber, dass man gegenwärtig den kaufmännischen Kreisen in jeder Weise entgegenkommt, und dass man jetzt durchaus keine Ursache hat, sich zu beklagen. Die Entwicklung Tsintaus hängt ganz und gar von dem Bau der Eisenbahn ab. Das nördliche China besitzt nur wenige schiffbare Ströme im Gegensatz zum mittleren und südlichen China und Tsintau keinen einzigen. Ohne Eisenbahn bleibt Tsintau eine Flottenstation Erst durch die Eisenbahn werden die fruchtbaren, dichtbevölkerten Gegenden am unteren Hoangho erschlossen und ihre Erzeugnisse in den neuen Hafenplatz gelenkt, beziehungsweise die Erzeugnisse Europas in diesen Gegenden verbreitet werden. Erst nach Vollendung der Eisenbahn wird sich der Grosshandel hieher ziehen. Tsintau ist ausser Tientsin der einzige Hafenplatz im nördlichen China, von dem aus das Hinterland von Shantung auf die kürzeste Weise erreicht werden kann. Tientsin aber besitzt einen schlechten Hafen, der im Winter durch Eis gesperrt ist, während Tsintau das ganze Jahr hindurch von den grössten Schiffen angelaufen werden kann.

LITERATUR.

Auf der officiellen Festfahrt zur Einweihung der Erlöserkirche in Jerusalem. (Von G. Freiherrn v. *Scherr-Thoss*, Breslau, Rom 1899, 8° 78 S.) — „Zwanglose Reisebriefe", geschrieben für die Schlesische Zeitung", die sich recht angenehm lesen. Für den Fachmann bieten sie jedoch wenig Interesse; höchstens mag angemerkt werden, dass die syrisch-palästinischen Bahnen sich für den kolossalen Fremdenandrang anlässlich der Kaiserreise ungenügend vorbereitet zeigten und dass die Geldwechsler von Jaffa alles Kleingeld im Vorhinein aufgekauft hatten, um desto sicherer Geschäfte zu machen. *Prof. Dr. R. Sieger.*

Verantwortlicher Redacteur: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

ILV. ÖS 8054

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXV. Jahrgang. WIEN, MÄRZ 1899. Nr. 3 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:

Ganzjährig ö. W. fl. 5.—, M. 10.—, Frs. 12.50 ohne Postversendung.
„ „ „ fl. 5.60, M. 11.20, Frs. 14.— mit „

Insertionsbedingungen

Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite ö. W. fl. 5.—.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE

TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF, NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BOEHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements:

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7.

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und

elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco.**

Export nach allen Weltgegenden.

Verlag von **F. Fontane & Co.**
Berlin W. 35.

Von hervorragender literarischer Bedeutung

sind die

SCHRIFTEN

von

Rudolf Lindau.

Erzählungen eines Effendi.

Preis geheftet M. 2.—, gebunden M. 3.—.

Türkische Geschichten.

Preis geheftet M. 6.—, gebunden M. 7 50.

Der Fanar und Mayfair.

Preis geheftet M. 6.—, gebunden M. 7.50.

Schweigen. Novellen.

Preis geheftet M. 2.—, gebunden M. 3.—.

Gesammelte Romane und Novellen

sechs Bände.

Preis geheftet M. 18.—, gebunden M. 24.—.

K. K. PRIV. SÜDBAHN-GESELLSCHAFT.

Auszug aus dem Fahrplane der Personenzüge.

Abfahrt von Wien:

5.50 Früh (Personenzug): Mürzzuschlag, Kanizsa, Budapest; Güns (Dienstag und Freitag); Pakrácz-Lipik; Essegg, Sarajevo; Agram; Aspang.

7.20 Früh (Schnellzug): Leoben, Vordernberg, Venedig (via Pontafel), Kanizsa, Essegg, Sarajevo, Pakrácz-Lipik, Agram; Budapest (via Pragerhof); Neuberg, Aflenz.

8.10 Früh (Schnellzug): Triest, Fiume, Pola, Sissek (via Steinbrück), Gonobitz, Klagenfurt, Villach, Bozen, Meran, Arco, Innsbruck (via Marburg), Wolfsberg, Luttenberg (Gleichenberg), Köflach.

1.15 Nachmittags (Postzug): Triest, Görz, Venedig; Fiume; Pola, Rovigno, Sissek, Brod, Banjaluka; Leoben, Vordernberg; Neuberg, Aflenz.

1.40 Nachmittags (Personenzug): Barcs, Agram, Kanizsa, Güns.

2.55 Nachmittags (Personenzug): Wiener-Neustadt, Aspang, Kanizsa, Budapest.

4.30 Nachmittags (Personenzug): Graz, Leoben.

5.25 Nachmittags (Personenzug): Wiener-Neustadt, Steinamanger.

7.40 Abends (Personenzug): Kanizsa, Budapest, Pakrácz-Lipik; Essegg, Bosnisch-Brod; Agram, Siesek, Sarajevo.

8.20 Abends (Schnellzug): Triest, Görz, Venedig, Rom; Mailand, Genua; Pola, Rovigno; Fiume; Sissek, Banjaluka, Budapest (via Pragerhof).

9.— Abends (Postzug): Triest, Görz, Venedig, Rom, Mailand; Pola, Rovigno, Agram; Gonobitz, Budapest (via Pragerhof); Klagenfurt, Wolfsberg, Meran, Arco, Innsbruck (via Marburg); Luttenberg, Köflach, Wies; Stainz, Leoben, Vordernberg.

9.45 Abends (Schnellzug): Marburg, Klagenfurt, Franzensfeste, Meran, Arco, Innsbruck (via Marburg).

Ankunft in Wien:

6.40 Früh (Postzug): Triest, Rom, Mailand, Venedig, Görz; Pola, Agram, Budapest (via Pragerhof); Arco, Innsbruck, Klagenfurt, Wolfsberg (via Marburg); Luttenberg, Köflach, Wies; Stainz, Leoben.

8.53 Früh (Personenzug): Kanizsa, Bosnisch-Brod, Essegg; Pakrácz-Lipik, Agram, Budapest (via Oedenburg).

9.— Vormittags (Schnellzug): Marburg, Arco, Meran, Innsbruck, Klagenfurt (via Marburg), Leoben.

9.40 Vormittags (Personenzug): Steinamanger, Güns.

10.— Vormittags (Schnellzug): Triest, Rom, Mailand, Venedig, Görz; Pola, Rovigno; Fiume, Sissek, Agram, Budapest (via Pragerhof).

1.15 Nachmittags (Personenzug): Graz, Leoben, Vordernberg; Aflenz.

1.35 Nachmittags (Personenzug): Kanizsa, Güns (Dienstag und Freitag), Wiener-Neustadt.

4.— Nachmittags (Postzug): Triest, Görz, Venedig, Pola; Rovigno; Fiume, Sissek, Agram; Radkersburg, Köflach, Wies; Stainz, Vordernberg, Leoben, Neuberg.

5.35 Nachmittags (Personenzug): Barcs, Kanizsa, Budapest, Güns, Agram, Oedenburg, Wiener-Neustadt.

9.— Abends (Personenzug): Sarajevo, Essegg; Agram, Budapest, Kanizsa; Pakrácz-Lipik (via Oedenburg); Gutenstein.

9.35 Abends (Schnellzug): Triest, Görz, Pola, Rovigno; Fiume; Brod, Sissek (via Steinbrück); Budapest (via Pragerhof); Gonobitz, Villach, Klagenfurt, Wolfsberg; Luttenberg, Köflach.

9.45 Abends (Schnellzug): Venedig (via Pontafel), Bozen, Meran, Arco, Innsbruck; Leoben, Vordernberg; Neuberg, Aflenz.

Schlafwagen verkehren mit den Schnellzügen (Wien ab 8.20 Abends, Wien an 10.— Vormittags) zwischen **Wien-Triest, Wien-Görz-Venedig** via Cormons und (Wien ab 9.45 Abends, Wien an 9.— Vormittags) zwischen **Wien-Marburg-Meran.**

Directe Wagen I., II. Classe verkehren mit den obigen Schnellzügen zwischen **Wien-Fiume** (Abbazia) und **Wien-Ala** via Franzensfeste, ferner mit den Schnellzügen (Wien ab 7.20 Früh und Wien an 9.35 Abends) zwischen **Wien-Venedig-Mailand** via Leoben, dann (Wien ab 8.10 Früh, Wien an 9,35 Abends) zwischen **Wien-Fiume (Abbazia), Wien-Pola** und **Wien-Görz.**

Fahr-Ordnungen in Placat- und Taschen-Format bei allen Billetten-Cassen; Taschen-Fahrplan der Localzüge in allen **Tabak-Trafiken** Wiens.

Fahrkarten-Ausgabe (in beschränktem Masse) und **Auskünfte** bei der Wiener Agentur der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft, I. Kärntnerring 15, im Fahrkarten-Stadtbureau der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Wien, I. Kärntnerring 9, dann in den Reisebureaux: Th. Cook & Son, I. Kärntnerstrasse 32 A, G. Schroeckl's Witwe, I. Kolowratring 12, Schenker & Co., I. Schottenring 3 (Hôtel de France), „Courier", Internationales Reise- und Fahrkartenbureau Nagel & Wortmann, I. Operngasse 6.

Volkswirthschaftlicher Verlag Alexander Dorn

Prämiirt: Paris 1889. **WIEN, I. Riemergasse Nr. 10.** Prämiirt: Chicago 1893.

Telephon Nr. 6127.

Soeben erschienen

Bestes Hilfsbuch für Export und Import.

EXPORT-COMPASS 1898/99.

XI. Jahrgang.

Commercielles Jahrbuch für die Interessenten des österr.-ungar. Ausfuhrhandels.

Adressen-Verzeichnisse aus officiellen Quellen.

Besonders wichtig:

Durch Vermittlung des k. u. k. Ministeriums des Aeussern von den k. u. k. österr.-ungar. Consularämtern erhoben:

Alle nennenswerthen, am Importhandel betheiligten Industrie- und Handelsfirmen in

Indien, China, Japan, Korea und Australien.

Von den österr. und ungar. Handelskammern angelegte Verzeichnisse der exportirenden Firmen Oesterreich-Ungarns, nach Branchen geordnet.

Das Werk enthält alle nothwendigen Informationen für den ausländischen Handel, so u. A.:

Bestehende Handelsverträge Oesterreich-Ungarns mit anderen Staaten.

Verzollungsvorschriften in den für den Export Oesterreich-Ungarns wichtigeren Ländern.

Rathschläge der k. u. k. Consularbehörden im Auslande.

Währungs-, Münz-, Mass- und Gewichtswesen, Usancen, Wechselordnungen und Wechselstempel der wichtigsten auswärtigen Plätze.

Vorschriften über die Behandlung österr. Handelsreisender, sowie der von ihnen mitgeführten Muster in den wichtigeren Staaten.

Speditionsfirmen aller wichtigeren Plätze Europas.

Ladenpreis eleg. geb. 6 fl. = 10 Mark.

MEYERS KONVERSATIONS-LEXIKON

Mehr als 147,100 Artikel u. Verweisungen.

= Vollständig liegt vor =

in 5., neubearbeiteter und vermehrter Auflage:

18,100 Seiten Text. — 272 Hefte je 50 Pf., 17 Bände je 8 Mk. — 17 Bände in Halbleder geb. je 10 Mk. — 10,500 Abbildungen.

Probehefte und Prospekte gratis durch jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig.

Mit 1088 Bildertafeln u. Kartenbeilagen.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum"

mit der Beilage

„Commercielle Berichte der k. u. k. österr.-ungar. Consularämter".

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Indien—China—Japan.

Dreizehn Fahrten von Triest, resp. Fiume mit Berührung de Häfen Port Said Suez, Aden, Karrachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama (diese beiden Häfen werden alternativ nur jeden zweiten Monat berührt) und Kobe. **Auf der Ausfahrt kann Venedig facultativ angelaufen werden.** Anschluss in Bombay an die Dampfer der directen Linie Triest-Bombay. — In den Zwischenhäfen, **Bombay ausgenommen**, können Abfahrten und Ankünfte früher oder später erfolgen. Der Aufenthalt in **Fiume** auf der Rückfahrt kann um die für die Lade- und Umladeoperationen nöthige Zeit verlangert oder verkürzt werden. Ausser den oben bezeichneten Häfen können sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Echellen Chinas oder Japans oder Manila berührt werden.

Directer Dienst Triest—Bombay.

Abfahrt von Triest am 3. der Monate Jänner, Februar, März und am 12. März, ferner am 3. der Monate April, Mai, Juli, September, October, November und December, mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Bombay. — Die Ankünfte und Abfahrten in den Zwischenhäfen können verfrüht oder verspätet werden, jedoch ohne das itinerärmässige Eintreffen in den Endhäfen zu beeinträchtigen. Anschluss in Bombay in beiden Richtungen an die Dampfer der Indo China Japan-Linie.

Triest—Calcutta.

Abfahrt von Triest am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Juni, August, September, October, November, December mit Berührung der Häfen Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta. Auf den Hin- und Rückfahrten können Cocanada, Madras und andere Häfen der Coromandel-Küste angelaufen werden. Auf den Rückfahrten ist die Berührung der Hermanischen Reisehäfen sowie anderer Echellen des Rothen und Adriatischen Meeres facultativ. Das Anlaufen von Bombay und Massaua auf den Hinfahrten und von Venedig auf den Rückfahrten ist bei allen Reisen facultativ.

Mercantildienst nach Brasilien.

Gemeinschaftsdienst mit der „Adria". Von Triest, resp. Fiume je eine Abfahrt in den Monaten Jänner, Februar, März, April, Mai, drei Abfahrten im Juli, zwei Abfahrten im August, zwei Abfahrten im September, zwei Abfahrten im October, eine Abfahrt im November und eine im December. Berührung der Häfen Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in **Cattaro** Freitag 12 Uhr Mittags, berührt.: **Pola, Zara, Spalato, Gravosa.**

Retour ab **Cattaro** Freitag 2½ Uhr Nachm., in **Triest** Samstag 5½ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich A** und in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari** und **Brindisi.**

Linie Triest—Metkovich A.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in **Metkovich** Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvodaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in **Triest** Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in Spalato an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie Triest—Cattaro.

Linie Triest—Metkovich B.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in **Metkovich** Montag 5 Uhr Nachm., berührt.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogosinzza, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in **Triest** Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht, Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankuntt in Triest den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 2½ Uhr Nachmittags, in Zara Donnerstag 5 Uhr Nachm., berührt.: Cherso, Rahaz. Mallnesa, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag 5½ Uhr Früh, in **Pola** Montag 4 Uhr Früh

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 11 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara.**

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Brindisi, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta. Corfu** und **Santa Maura** verlängert.. Auf der Rückfahrt von **Bari** und **Brindisi** Anschluss in **Cattaro** nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 7 Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm. berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo. Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A.**

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende August.

Von **Alexandrien** ab Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattachia, Alexandrette, Meryna, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., an in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh.

*) Am 3., 10., 17., 24. und 31. Jänner, 7., 14., 21. und 28. Februar, 7, 14, 21. und 28. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5., 12., 19. und 26. September, 3., 10., 17., 24. und 31. October, 7., 14., 21. und 28. November, 5., 12., 19. und 26. December.

**) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3., 10., 17. und 24. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

Anschluss in **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt in **Smyrna** (in den Monaten vom September bis Ende März) auf der Hinfahrt nach **Candien, Cerigo** etc. (**Thessalische** Linie **B**, Rückfahrt).

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in **Constantinopel** Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 4 Uhr Nachm., an in **Triest** Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschluss in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt nach **Albanien** und **Dalmatien (Dalmatinisch-Albanesische** Linie, Rückfahrt), weiters in **Corfu** oder **Santi Quaranta** aus **Albanien** nach **Triest** (Linie **Triest—Constantinopel**, Rückfahrt); in **Corfu** auf der Hinfahrt auf die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch-Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt nach **Candien** etc. (**Thessalische** Linie **A**, Rückfahrt).

Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, berührt Ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh (nur auf der Hinfahrt). Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Montag 9 Uhr Früh, berührend: Burgas, Varna, Costanza. Rückfahrt ab **Odessa** jeden Montag 4 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 10 Uhr Vorm.

Griechisch-Orientalische Linie A.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Smyrna, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vorm.

*) Am 1., 15. und 29. Jänner, 12. und 26. Februar, 12. und 26. März, 9. und 23. April, 7. und 21. Mai, 4. und 18. Juni, 2., 16. und 30. Juli, 13. und 27. August, 10. und 24. September, 8. und 22. October, 5. und 19. November, 3., 17. und 31. December.

**) Am 9. und 23. Jänner, 6. und 20. Februar, 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

Anschluss in Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie **B**, Rückfahrt) und überdies in den Monaten vom September bis Ende März auch auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

Griechisch-Orientalische Linie B.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Khios, Smyrna, Vathy, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vormittags.

*) Am 8. und 22. Jänner, 5. und 19. Februar, 5. und 19. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 15. und 29. October, 12. und 26. November, 10. und 24. December.

**) Am 2., 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8 und 22. Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. September, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 19. December.

Anschluss in Piräus an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** in den Monaten vom September bis Ende März auf der Hinfahrt nach **Caramanien** und **Syrien (Syrisch-Carramanische** Linie, Rückfahrt); in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa**, sowie an die **Donaulinie.**

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis **Smyrna** geführt werden. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 12 Uhr Mittags, in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, berührt.: Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von **Galatz** jeden Mittwoch 9 Uhr Früh, in Constantinopel Sonntag 8 Uhr Früh. (Burgas, Varna nur auf der Rückfahrt, Braila nur auf der Hinfahrt.)

Anschluss in Constantinopel an die Rückfahrt der Griechisch-Orientalischen und der Syrisch-Caramanischen Linie.

Thessalische Linie A.

Von **Triest** ab jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, berührend: Fiume, Valona, Medua, Sti. Quarania, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in Triest drittnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

*) Am 5 und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29 Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische Linie B** in derselben Richtung. Die Rückfahrt ist weiters im Anschluss an die Hinfahrt der Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie der **Griechisch-Orientalischen Linie A.** in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie **Donaulinie.**

NB. Die Aufenthalte in **Fiome** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Eillinie Triest—Alexandrien.**

Thessalische Linie B.

Von **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 8 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh, berührend: Durazzo, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo. Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Smyrna, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Montag 12 Uhr Mittags.

*) Am 12., und 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

**) Am 7. und 21. Jänner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November, 9. und 23 December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische Linie A** in derselben Richtung; in **Smyrna** (vom September bis Ende März) auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Syrisch-Caramanischen Linie**; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie.**

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Von **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in **Corfu** nächsten Mittwoch 9½ Uhr Vorm., berührend: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Brindisi (Bari und Brindisi nur auf der Hinfahrt), Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu. Retour von Corfu Donnerstag 8½ Uhr Früh, an Triest Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in Cattaro auf der Rückfahrt von Bari und Brindisi nach Dalmatien mit der rückkehrenden Dalmatinisch-Albanesischen Linie; in Santi Quarania auf der Hinfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel, sowohl nach Triest als nach Constantinopel.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** ab jeden Freitag 4½ Uhr Früh, in Prevesa den gleichen Tag 5 Uhr Nachm., berührend: Sajada, Parga, Sta. Maura. Rückfahrt ab **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu den gleichen Tag 6½ Uhr Abends. Anschluss in Corfu an die Rückfahrt der Eillinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Anmerkung. Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

(Oceanischer Dienst siehe vorhergehende Seite.)

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

April 1899. Nr. 4.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 5 fl. = 10 Mark.

INHALT: Die deutschen Schutzgebiete bei Beginn des Jahres 1899. — Die Philippinen. Von N. Post, k. und k. Vice-Consul in Shanghai. — Der Sudan als Handelsgebiet. — Die Minerallen Persiens. — Chronik. — Miscellen: Die Europäer in Persien. — Chinesisches Bettlerthum. — Von einem chinesischen Theaterstück.

DIE DEUTSCHEN SCHUTZGEBIETE BEI BEGINN DES JAHRES 1899.

Die deutschen Schutzgebiete haben im Jahre 1898 unter mannigfacher Ungunst von elementaren wie von wirthschaftlichen Verhältnissen zu leiden gehabt und sind in ihrem Fortschreiten und in ihrer Entwicklung auf einen Widerstand gestossen, der die Tüchtigkeit und Thätigkeit der deutschen Ansiedler auf manche Probe gestellt hat.

Dieser Umstand ist indess dem Unternehmungsgeist und dem Vertrauen des deutschen Capitales in die natürliche Productionskraft der einzelnen Gebiete nicht hinderlich gewesen.

Am meisten haben die Länder im westlichen Afrika bei ihren culturellen Arbeiten mit Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt. In Togo hemmte eine eigenthümliche Trockenheit das Gedeihen der dort gepflegten Producte und ihre rationelle Ausnützung. Südwestafrika litt unter der Rinderpest, welche den Viehstand decimirte. Dennoch hat die Epidemie auf gewisse Erwerbszweige belebend und anregend eingewirkt.

Durch den Verlust seines Zugviehes ist Mancher genöthigt worden, die Peitsche mit dem Spaten nnd der Schaufel zu vertauschen. Dessen sind sich die Weissen sehr wohl bewusst, und es ist daher eine starke Strömung der Sesshaftmachung und zur Ergreifung des landwirthschaftlichen Berufes bemerkbar, die im Interesse des Schutzgebietes nur mit Freuden begrüsst werden kann.

In Ostafrika zeigt sich das Bestreben, die Verwaltungs- wie die Plantagencultur stetig weiter auszubreiten und die Landwirthschaft von den Fesseln zu befreien, die auf ihr lasten. In Folge dessen unternehmen deutsche Kaufleute und Capitalisten weitergehende Versuche zur Bebauung des Bodens und zur Beherrschung und Besiedlung der Oberfläche.

Togo.

Zu den einzelnen Colonien übergegangen, hat Tago, das kleinste Gebiet, mehr und mehr die Plantagencultur dem Handel als wirthschaftlichem Factor an die Seite gestellt. Der reiche Ertrag an Cocosnüssen hat zu einem Versuch, Kopra zu gewinnen, geführt.

Eine bemerkenswerthe Erweiterung haben die Culturversuche mit Kaffee durch die Anlegung einer Kaffeeplantage seitens eines Bremer Grosskaufmannes, der mit den Verhältnissen in Togo genau vertraut ist, erfahren.

Um die Kaffeebäume gegen Seebrise zu schützen, wurden alle Querwege auf dieser Plantage dicht mit Mangobäumen bepflanzt und die Kaffeebaumreihen so angelegt, dass sie parallel der Windrichtung laufen; der Erfolg hievon bleibt abzuwarten. Da der Liberiakaffee bereits auf den Nachbarpflanzungen mit Erfolg angebaut worden ist und erfahrungsgemäss nur ganz wenig unter Schädlingen zu leiden hat, so gelangte diese Kaffeeart auch hier zur Anpflanzung.

Die für den Handel im Hinterlande unentbehrliche Kolanuss kommt als Urproduct, so viel die bisherigen Ermittlungen ergeben haben, im Togogebiete nur in der zwischen Misahöhe und Kete-Kratschi belegenen Landschaft Tappa vor und auch hier nur in einer gegenüber dem Bedarf durchaus unzureichenden Menge. Es ist daher bereits vor mehreren Jahren seitens des Gouvernements an verschiedenen geeigneten Plätzen mit der plantagenmässigen Anlage von Kolaculturen vorgegangen worden, denen um so höhere Bedeutung beigemessen werden muss, als der Export dieses wichtigen Productes aus den Nachbarcolonien, insbesondere von der Goldkiste, dem Hauptstapelplatz für den Kolahandel, nach dem Schutzgebiete immer mehr erschwert, ja fast zur Unmöglichkeit gemacht worden ist. Da das Schutzgebiet aber erst nach einer Reihe von Jahren im Stande sein wird, den eigenen Bedarf an Kolanüssen vollständig zu decken, ist die versuchsweise Einfuhr von Kolanüssen aus Kamerun in Aussicht genommen. Die erste Sendung wird demnächst erwartet, und von deren Ausfall wird es abhängen, ob die Einrichtung eines regelmässigen Bezuges dieser Frucht zweckdienlich und finanziell durchführbar erscheint.

Von grosser Bedeutung für die Entwicklung der Plantagenunternehmungen wird der im vorigen Jahre erst angelegte und daher noch in bescheidenen Raumverhältnissen befindliche Versuchsgarten des Gouvernements werden, dessen Aufgabe es sein soll, mit der Heranziehung von Nutzpflanzen Versuche anzustellen und den Plantagenbetrieb mit Rath und That zu unterstützen und zu fördern. Die daselbst in Angriff genommenen Pflanzungsversuche werden als durchwegs gelungen und wirthschaftlich aussichtsvoll bezeichnet.

Auch der Handel hat während des abgelaufenen Berichtsjahres noch stark unter den Folgen der vorhergegangenen, in solchem Maasse zum Glück nicht häufig auftretenden Dürre zu leiden gehabt, umsomehr, als auch die Niederschläge der sonst in die Monate September bis November fallenden sogenannten kleinen Regenzeit nur wenig waren und den gehegten Erwartungen nicht entsprachen.

Bezüglich des Ausfalles im Export der nur einen geringen Marktwerth darstellenden Palmblätter ist zu bemerken, dass es sich seinerzeit lediglich um einen Versuch handelte, der nicht mehr verfolgt worden ist. Die nur auf stark kalkhaltigem, unfruchtbarem Boden, vornehmlich in Lagunenniederungen vorkommende Fächerpalme tritt überdies zu spärlich auf, als dass eine systematische Ausbeute zu Handelszwecken ernstlich in Betracht kommen könnte. Die für ausgeführten Gummi angegebenen Zahlen lassen auch diesmal bei weitem nicht die Gesammtausfuhr aus den reichen Gummidistricten erkennen, vielmehr geht nach wie vor der

grösste Theil des erzeugten Gummis auf dem Landwege nach der Goldküstencolonie.

Wie der Handel des Gebietes jetzt noch eine grössere Ausdehnung erhalten könnte, ist schwer zu sagen, so lange keine bessere Verbindung mit dem Hinterlande hergestellt ist, denn die meisten dort geernteten Producte sind zu werthlos, als dass sie einen langen Transport vertragen können, und dem Togogebiet fehlt ja leider ein schiffbarer Fluss, wenn man von dem nur wenige Monate im Jahre befahrbaren Grenzfluss Mono absieht. Darum erscheint auch der Bau einer Eisenbahn im Innern die einzige Möglichkeit einer schnellen und günstigen Hebung der Colonie.

So würde nach Ansicht eines der gründlichsten Kenner der Colonie, des Grosskaufmannes Victor, eine Bahn von Klein-Popo (oder, um kostspielige Brückenbauten zu sparen, von dem alten Regierungssitz Sebbe, eine halbe Stunde von der Küste) in jenes Gebiet bis an den Fuss des Gebirges den Handel des Togogebietes mit einem Schlage mächtig vergrössern.

Das Land ist dicht bevölkert, wie auf vielfachen Reisen im Innern des Togogebietes nirgends sonst gefunden wurde, und die Leute sind sehr fleissige Ackerbauer, welche ausser ihrem eigenen Lebensbedarf zum Beispiel auch genug Baumwolle pflanzen, um ihren eigenen Bedarf an Kleidung zu decken. Man trifft dort herrliche Palmenwaldungen, deren Früchte aber nur soweit zur Oelbereitung Verwendung finden, als das Product von den Eingeborenen consumirt wird. Ganze Haufen von Palmkernen liegen dort aufgestapelt. Kein Mensch gibt sich die Mühe, dieselben aufzuschlagen, und die schönsten Palmen werden gefällt, lediglich um Palmwein daraus zu machen.

Dieses ganze Land mit seinem Naturreichthum und seiner dichten Bevölkerung liegt heute noch dem Handel verschlossen da, und wird nicht eher der Colonie nutzbar werden können, bis ein verbilligter Transport den Einkauf der verschiedenen Producte dort möglich macht. Der Transport von 1000 *kg* Waare von Atakpame (dies ist der Name des Gebietes) an die Küste kostet heute circa 200 bis 250 M. Das beweist wohl schon genügend, dass ein grösserer Handel daher einfach ausgeschlossen ist.

Die Eröffnung des Atakpamegebietes durch eine solche Bahn erscheint als der grösste Vortheil desselben.

Diese Bahn würde bis zum Gebirge ohne nennenswerthe Terrainschwierigkeiten annähernd doppelt so weit ins Innere geführt werden können wie eine Bahn von Lome aus, was natürlich für die Entwicklung der Colonie von der grössten Bedeutung ist. An der Endstation der Bahn wird sich sofort eine neue Handelscentrale bilden, von der strahlenförmig die Handelswege ins weitere Innere laufen werden. Je weiter diese Centrale aber im Innern liegt, desto grössere Gebiete werden natürlich den Handel eröffnet werden.

Zwei Stationen im Hinterlande von Togo nehmen in cultureller Beziehung eine bevorzugte Stellung ein und versprechen mit der Zeit wichtige Verkehrsvermittler mit dem Inneren zu werden. Es sind Misahöhe und Kpandu einerseits, etwa acht Tagemärsche von der Küste, Kete Kratschi mit Bismarcksburg, etwa zwölf Tagemärsche entfernt, andererseits. Die erstgenannte Station, auf welcher vier Missionäre thätig sind, hat Plantagenwirthschaft begonnen und Kaffee, Cacao, Kolanüsse gebaut, doch sind dies nur erst Versuche.

Der Handel liegt meist in den Händen nicht einheimischer Händler, die theils der Küstenbevölkerung, sowohl der deutschen Küste wie dem englischen Gebiet, theils den mohammedanischen Stämmen des weiteren Hinterlandes entstammen. Unter den letzteren sind namentlich die Haussa zu nennen, die sich in immer grösserer Zahl in den Ortschaften an der Hauptstrasse ansiedeln.

Märkte finden in grösseren und kleineren Orten in der Regel alle vier Tage statt. Der Markt in Kpandu ist sehr besucht, ebenso der in Kami, zwei Stunden von Kpandu. Zu beiden Märkten kommen Händler und Käufer in grosser Zahl über den Volta aus dem englischen Gebiet. Ein einigermaassen gut besuchter Markt findet auch in Palime, eine Stunde von Misahöhe, statt.

Die Einnahmen der Stationen bestehen nach wie vor zum allergrössten Theil aus staatlichen Ueberweisungen. Anderweitige Einnahmequellen sind: Gerichtsgebühren, Strafen, Zölle, Erlös aus dem Verkauf von Geschenken und geschmuggelten Waaren. Eine kleine Einnahme ergibt der Verkauf des Kaffees der Plantage.

Die Ausgaben bestehen in Besoldung der Europäer, Lohn an Dolmetscher, Schreiber, Handwerker, Arbeiter, Soldaten, Unterhaltung der Gebäude und des Inventars und Antheil an der Besoldung der Postboten.

Ebenso wie Misahöhe ist auch Kete Kratschi eine Versuchsstätte für tropische Fruchtculturen, deren Hauptzweck darin besteht, die Eingeborenen für dergleichen Anlagen zu interessiren und sie zum Anbau von Kaffee, Kola und Palmen anzuregen; dass solche Anlagen von irgend welcher Bedeutung in wirthschaftlicher Beziehung werden, ist vorläufig ausgeschlossen.

Kautschuk und Elfenbein, die einzigen Producte, welche auch einen längeren Landtransport bezahlt machen, kommen nicht in nennenswerthen Mengen auf den Kete Kratschi-Markt. Kaufleute sind daher beim Verkauf der Waaren grossentheils auf den Geldverkehr angewiesen. Es ist aber noch zu wenig Geld im Lande, um mehreren unter europäischer Leitung stehenden Firmen in Kete ein Auskommen zu versprechen.

Im Amtsbezirk von Kete Kratschi ist die Baseler Missionsgesellschaft thätig. Es befindet sich aber kein europäischer Missionär im Amtsbezirk. In Adele sind zwei schwarze Lehrer, in Kratschi ein eingeborener Pastor thätig. Im Allgemeinen zeigt sich die Bevölkerung der Mission wenig zugänglich. Es ist dies auf den den Völkern von altersher überkommenen Fetischdienst zurückzuführen. Es ist aber nicht zu übersehen, dass bei allen diesen im Stationsbezirk befindlichen heidnischen Völkern ein ganz ausgesprochener Glaube an ein höchstes Wesen, Gott, von Natur aus vorhanden ist; die Fetische werden als die von Gott zur Erde gesandten Geister betrachtet.

Uebrigens dringt der Islam aus dem Sudan immer weiter vor, aber es ist auffallend, dass die Guanstämme, welche einen grossen Theil der Bevölkerung des Stationsbezirkes ausmachen, dem Islam sich nicht zugänglich erweisen, obwohl viele Muhammedaner unter ihnen verkehren.

Es ist gelungen, die eingeborene Bevölkerung, welche von Natur aus jeglicher Arbeit abgeneigt ist, zu Träger- und Arbeitsdiensten heranzuziehen. Eine freiwillige Bestellung von Trägern, ohne Ertheilung eines Befehles, findet allerdings noch recht selten statt. Die Leute haben den Werth des Geldes noch nicht richtig erkannt, denn sie haben noch zu wenig Bedürfnisse.

Beide Stationen liegen in der Nähe des Voltaflusses, was den Transport von Producten und Waaren nach der Küste sehr erleichtert. Sie sind bereits zu festen Stützpunkten der deutschen Verwaltung im Binnenlande geworden und haben wesentlich dazu beigetragen, das Ansehen der Regierung bei der Bevölkerung zu befestigen. Auch die, wie schon gesagt, immer häufiger aus dem Sudan kommenden mohammedanischen Händler, welche den Bewohnern unentbehrlich geworden sind, haben sich mit den deutschen Stationsbeamten auf freundlichen Fuss gestellt und dadurch ihr Vertrauen zu denselben auch den Eingeborenen gegenüber bethätigt. Togoland hat nunmehr, nachdem die zur Regulirung der Grenze mit Frankreich berufene Commission ihre Thätigkeit zum grösseren Theile beendet, eine Erweiterung seines Gebietes im Osten bis zum Monoflusse erfahren, und dadurch einen auf 40.000 Bewohner geschätzten Zuwachs erhalten.

Das neu erworbene Gebiet, das sogenannte „Monodreieck", ist reich an Oelpalmenbeständen, und seine Bewohner, welche stammesverwandt mit den Eingeborenen von Klein-Popo sind und nur durch die bisherigen schwierigen Grenzverhältnisse von der Pflege eines regen Handelsverkehres mit ihren Landsleuten abgehalten wurden, haben denselben nunmehr wieder aufgenommen. Zur vollständigen Nutzbarmachung des in dem Monodreieck vorhandenen Productenreichthums für Klein-Popo bedarf es indessen noch der Organisation einer wirksamen Zollaufsicht längs der neuen Grenze. Erst dann steht zu hoffen, dass sowohl der Handel als auch die Zolleinnahmen im östlichen Theile des Schutzgebietes eine entsprechende Steigerung erfahren werden.

Kamerun.

Das Schutzgebiet Kamerun entwickelt sich immer mehr zu einem mit Plantagen bedeckten Areale, welches die Schätze seines Erdreiches dem Ausfuhrhandel dienstbar macht. Das allgemeine Urtheil über die Entwicklung der Colonie in dem verflossenen Jahre geht dahin, dass auf fast allen Gebieten ein bedeutender Fortschritt zu verzeichnen ist. Besondere Hervorhebung findet der für die Zukunft der Colonie überaus wichtige Umstand, dass das deutsche Capital seine bisherige Zurückhaltung aufgegeben und sich mit Energie auf die Hebung der in dem jungfräulichen Boden Kameruns ruhenden Schätze geworfen hat. Dem Handel sind durch die Unterwerfung der Banes- und Bulisstämme neue Absatzgebiete geschaffen worden. Aber auch die längst von europäischen Handelshäusern in Bearbeitung genommenen Flussgebiete des Mungo, Wuri, Abo und Sannaga haben im verflossenen Jahre gezeigt, wie sehr auch in ihnen der Handel noch weiterer Ausdehnung fähig ist. Was den Plantagenbau anbelangt, so steigert sich die Nachfrage nach geeignetem Areal im Victoria-Bezirk immer mehr, so dass in kurzer Zeit das anbaufähige Land am Kamerunberge zwischen der Küste und dem Mungo vergriffen sein dürfte.

Auf dem in Pflanzungsbetrieb genommenen Boden wetteifern die einzelnen Erwerbsgesellschaften und einzelne Unternehmer in lebhafter Weise. Die westafrikanische Pflanzungsgesellschaft „Victoria" hat im Laufe von zwei Jahren 275.000 Cacaopflanzen in den Boden gebracht. Im Südbezirke Kameruns hat eine Firma (Küderling) um grosse Terrains zum Anbau nachgesucht. Die Baseler Mission und mehrere Stationsmissionen im Innenlande erzielten gute Ernte in Cacao und Kaffee, die Kamerun-Hinterlandgesellschaft suchte am Sannaga Land zum Plantagenbau zu erwerben. Eine Gesellschaft brachte 8 Percent Dividende aus ihren Einnahmen zur Vertheilung.

Die Arbeiterfrage hat sich im Berichtsjahre bedeutend gebessert. Es trafen in diesem Jahre gegen 700 Arbeiter aus Yaunde ein, welche sich zunächst allerdings nur auf ein Jahr verpflichtet hatten. Da indess die nach Ablauf ihres Contractjahres entlassenen Arbeiter zum grossen Theil versprochen haben, nach einiger Zeit wieder zur Küste zu kommen, so ist trotz der sich bietenden Schwierigkeiten begründete Aussicht vorhanden, für die Plantagen mit der Zeit einen regelmässigen Arbeiterbezug aus dem Schutzgebiete selbst zu sichern. Nicht wenig wird dazu die vorgesehene Anstellung eines ständigen Arbeitercommissärs beitragen.

Der Versuch mit den aus dem französischen Congo eingeführten Arbeitern ist als gescheitert zu betrachten, da die Leute das Klima nicht vertragen, fortwährend krank sind und besonders an Dysenterie zu leiden haben. Den Handel betreiben im Kamerungebiete gegenwärtig 16 Firmen, 9 deutsche, 7 englische.

Die Firmen im Südbezirk erfreuten sich fortgesetzt guter geschäftlicher Erfolge, speciell hat Campo an Bedeutung gewonnen und einzelne Firmen haben dort ihre längere Zeit wegen nicht genügender Rentabilität geschlossenen Zweigfactoreien wieder eröffnet. Dem Handel im Nordbezirk waren bereits früher durch die Ngolo-Expedition die Wege geöffnet.

Neuerdings suchen die Firmen ihre mit Weissen besetzten Zweigfactoreien möglichst weit landeinwärts vorzuschieben. So haben verschiedene Firmen am Wuri bis hinauf zu den Stromschnellen Zweigfactoreien angelegt.

Ob dieser neue Versuch, die Producte unmittelbar von den Producenten zu kaufen und so den Zwischenhandel der Duallas einzuschränken, gelingen wird, muss sich erst zeigen. Einzelne Firmen waren früher schon in dieser Weise vorgegangen, hatten aber die mit Europäern besetzten Zweigfactoreien im Binnenlande späterhin wieder aufgegeben, weil der Gewinn die Auslagen nicht deckte.

Das alte System, wonach die europäischen Firmen den eingeborenen Händlern auf Treue und Glauben Vorschüsse in oft kaum verständlicher Höhe gegeben, steht nach wie vor in voller Blüthe. Die Missstände, die dieses Verfahren mit sich bringt, traten im verflossenen Berichtsjahre, wo Handel und Wandel sich im Aufschwung befanden, weniger zu Tage, sie werden aber in Zeiten des Niederganges sich zweifellos von Neuem geltend machen.

Haupthandelsproducte sind Palmöl, Palmkerne, Gummi. Die Ausfuhr von Kaffee erfolgte in ganz unwesentlicher Menge, da bei dem Rückgang, welchen der Preis des Kaffees in Europa erfahren hat, zur Zeit der Kaffeebau kaum die Productionskosten aufzubringen vermag.

Der Rückgang in der Ausfuhr einzelner Producte, besonders an Palmkernen, liegt nicht etwa daran, dass das Land im verflossenen Berichtsjahre weniger producirt hätte als im Jahre vorher. Der Grund ist vielmehr darin zu suchen, dass in Folge der ausnahmsweise langen und intensiven Trockenzeit der Verkehr auf den Flüssen länger als sonst für grössere Boote unmöglich war, so dass besonders im Kamerunbezirke die an den oberen Flussläufen lagernden Palmkerne erst in der Regenzeit an die Küste gebracht werden konnten.

Besonderen Werth wurde im letzten Jahre und wird fernerhin auf die Ausbeutung der im Schutzgebiete vorhandenen Gummivorräthe gelegt. Dabei gehen die Bemühungen der Regierung nicht nur dahin, die Eingeborenen zur Ausnützung der in grosser Menge vorhandenen Gummilianen und Kautschukbäume heranzuziehen, sondern es werden auch in Bälde Anbauungsversuche mit den einheimischen und eingeführten Kautschukbäumen gemacht werden können. Kamerun stellt für die deutsche Industrie jetzt bereits einen lohnenden Absatzmarkt dar. Es nimmt namentlich deutsche Baumwollengewebe, Salz, Pulver, Steinschlossgewehre, Tabak, Rum auf, aber auch England, Nordamerika, Frankreich sind flotte Lieferanten. Das erstere sorgt besonders für Stoffe, Garn, Zwirn, Wellbleche. Für einzelne Artikel hat sich unter den Eingeborenen eine deutliche Liebhaberei ausgebildet, so tragen die Neger mehrerer Küstenplätze mit Vorliebe weisse und bunte Hemden, auch Sporthemden.

Schirme, gewöhnliche und bessere Regenschirme, die ebenfalls zum Schutz gegen die Sonne dienen, wünschen Männer wie Weiber gerne zu besitzen.

Ueber einen der Haupthandelsartikel, die baumwollenen Gewebe, sind noch einige besondere Merkmale anzuführen.

An der Küste selbst ist kein anderer Artikel so dem wechselnden Geschmack und einer gewissen Mode unterworfen, wie gerade die Gewebe. Durch die grosse Mannigfaltigkeit, welche die englischen Fabriken bei Herstellung von Geweben in Folge der Vollkommenheit ihrer Maschinen und Druckereien auf den Markt zu bringen vermochten, ist England die Hauptbezugsquelle für diesen einträglichen Handelsartikel geworden und steht darin bis jetzt unerreicht da.

Während der Neger an der Küste für seine Person und Weiber bei dem Ankauf von Geweben zu Be-

kleidungszwecken jeglicher Art sehr wählerisch ist, sind die Eingeborenen im Binnenlande sowohl in Bezug auf Muster als auch auf Güte sehr genügsam. In letzterer Hinsicht haben sie gewöhnlich keine grosse Wahl, sondern müssen nehmen, was ihnen der Küstenmann als Zwischenhändler bringt. Der Grundsatz, „für den Buschmann ist selbst das Schlechteste noch zu gut und nicht zu theuer", gilt für den ganzen Handel mit den Stämmen des Hinterlandes. Diesem Grundsatz wird von weissen und schwarzen Händlern gehuldigt, so lange, bis eben die Buschleute selbst zur Küste kommen und dann durch das grössere Angebot in den Küstenfactoreien selbst wählerischer werden. Im Allgemeinen genügt es im Binnenlande, wenn ein Stück Zeug die im Handel einmal festgestellte Grösse hat. In den meisten Districten haben diese Gewebestücke einen gewissen unveränderten Werth, so dass für eine bestimmte Anzahl eine Ziege oder Kuh, ein Kanu, ein Arbeiter oder Weib erworben werden kann.

Der Versuch, Pfälzer Tabak in das Schutzgebiet einzuführen, ist gescheitert; derselbe entspricht nicht dem Geschmacke der Eingeborenen und stellt sich mit Verpackung und Transportkosten gegenüber dem bei den Eingeborenen allgemein beliebten nordamerikanischen Tabak entschieden zu theuer.

Theils um das Hinterland in Bezug auf seine Natur- und Bevölkerungsverhältnisse genauer kennen zu lernen und Handelsbeziehungen anzuknüpfen, theils um einigen raublustigen und kriegerischen Stämmen die Neigung zu Einfällen in das Gebiet befreundeter Nachbarn zu benehmen und den gefürchteten Häuptling Ngila unschädlich zu machen, sind mehrfach Expeditionen nach dem Innern veranstaltet worden; das Ergebniss dieser Reisen und Kriegszüge war einmal die Herstellung einer Verbindung mit den in der Südostecke des Kamerungebietes bestehenden deutschen Factoreien, dann Besuche bei den im deutschen Gebiet gelegenen Handelsstationen, die Begrüssung einiger im belgischen und französischen Congogebiet etablirter Posten und die Recognoscirung des mittleren und oberen Sannagastromes. Die Durchforschung dieser Gebiete hat in ihrem weiteren Verlauf zu der Erkenntniss geführt, dass das Barombi- und Bambukoland im nördlichen Hinterland zu den fruchtbarsten Plantagengeländen gehören. Einzelne Landstriche wurden auf dieser Reise angetroffen, die einen nicht geahnten Reichthum an Gummipflanzen aufwiesen, dessen Verwerthung dann allerdings erst möglich sein wird, wenn es gelingt, die Arbeitsverhältnisse mehr zu klären und die Transportmittel zu beschaffen.

Dank der Umsicht und Energie mehrerer als Expeditionsleiter bewährter Officiere wurden die unruhigen Bane- und Bulistämme zur Unterwerfung gebracht und die Macht des als Herrscher wie als Krieger gefürchteten Ngila durch Erstürmung seiner Bundesstadt Watavé gebrochen. Diese Campagne endete damit, dass drei der einflussreichsten Grossen aus seiner Umgebung als Gesandtschaft mit Geschenken auf der Station Yaunde eintrafen und im Namen ihres Souverains um Frieden baten. Im Wesentlichen gelang es aber den in das Hinterland entsandten Officieren und Beamten gemäss der ihnen ertheilten Instruction auf friedlichem Wege mit der Bevölkerung der von ihnen durchzogenen Gebiete Beziehungen anzuknüpfen und Verbindungen herzustellen.

Die Pacification und die Durchforschung des Hinterlandes von Kamerun in Bezug auf seine dem Handel und der Plantagencultur dienenden Hilfsquellen ist deshalb von zunehmender Bedeutung, weil von diesen Gebieten aus die Fühlungnahme mit den Stationen des belgischen und französischen Congostaates zu erreichen ist. Zu diesem Zweck hat sich neben der seit 1896 bestehenden Kamerum-Hinterland-Gesellschaft, welche ausgedehnte Gebiete am Quapua- und Sannagafluss erworben und dort mehrere Factoreien errichtet hat, auch in neuerer Zeit eine Süd-Kamerun-Gesellschaft gebildet. Die Thätigkeit dieser Compagnie ist hauptsächlich darauf gerichtet, durch Dampfer den Verkehr vom Sannagafluss zum Congo zu vermitteln. Wie amtlich festgestellt ist, geht seit der Eröffnung der Congo-Eisenbahn eine dreifach grössere Waarenmenge von Europa nach dem Congostaate als vorher. Neben der Betheiligung des deutschen Capitales ist auch bereits von Seite Hollands eine Betheiligung an dem dort sich entwickelnden kaufmännischen Geschäft in Aussicht genommen, indem eine der grössten Handelsgesellschaften, die afrikanische Handelsgesellschaft in Rotterdam, der deutschen Süd-Kamerum-Gesellschaft beigetreten.

Südwestafrika.

Die Naturverhältnisse Südwestafrikas räumen dem Europäer vermöge des gemässigten dort herrschenden Klimas eine andere Stellung ein, als dies bei den übrigen Schutzgebieten der Fall ist. Angesichts der Unfähigkeit der Eingeborenen zu angestrengter Thätigkeit und der dort so dünn gesäeten eingeborenen Bevölkerung ist die fortschreitende Colonisation dieses Schutzgebietes wesentlich daran geknüpft, dass Weisse sich an derselben betheiligen. Die Inbetriebnahme Südwestafrikas geht deshalb auch die deutschen Kreise viel näher an; hier ist der Ort, um mit deutschen Armen und Händen zu arbeiten und nicht auf den Eingeborenen bei der Besiedlung zu rechnen. Der mit den Verhältnissen besonders betraute Baumeister Rehbock vergleicht dasselbe mit einer entfernt gelegenen deutschen Provinz, in welcher deutsche Verwaltung und deutsches Recht die Grundlage der culturellen Bestrebungen bilden. Rehbock charakterisirt Südwestafrika als ein Viehzuchtland, das eine ansehnliche Zahl von Europäern ernähren kann.

In der Viehzucht fand bisher der grösste Theil der Bevölkerung seine Haupterwerbsquelle und seinen Lebensunterhalt. In den Rinderheerden, welche das Herero- und Ovamboland belebten, steckte ein unschätzbarer Werth.

Leider hat die Rinderpest, wie bekannt, diesen Reichthum sehr decimirt und den Wohlstand der Colonie herabgemindert. Von allen Ständen Südwestafrikas sind die Hereros am härtesten von der über das Land gekommenen Plage betroffen worden. In sehr fühlbarer Weise ist ausserdem durch die Rinderpest der Binnenhandel in Mitleidenschaft gezogen worden. Um der Ausbreitung der Epidemie einen Damm entgegenzusetzen, hat eine der grössten Autoritäten auf dem Felde der Infectionskrankheiten Professor Dr. Robert Koch dort lange Zeit sehr erfolgreich gewirkt.

Von grossem Interesse sind die Schutzmaassregeln, die Professor Dr. Koch gegen die Krankheit des Thierbestandes angeordnet und denen es zuzuschreiben, dass eine grosse Anzahl Thiere der zum Ackerbau geeigneten Colonie erhalten worden ist.

Die Impfung der zahlreichen auf dem Baimege und an anderen Plätzen festgehaltenen Zugochsen hatte den Erfolg, dass nach kaum zwei Monaten der Transportverkehr auf den Hauptverkehrsstationen wieder aufgenommen werden konnte und der so sehr gefürchtete Mangel an Nahrungsmitteln im Inneren des Landes von den Weissen im Wesentlichen ferngehalten wurde, zumal es noch möglich gewesen war, vor dem Ausbruch der Pest fast alle Truppenstationen so reichlich mit Proviant zu versehen, dass da, wo es nothwendig wurde, Privatleuten aus Regierungsbeständen ausgeholfen werden konnte. Aber nicht nur der Frachtverkehr nahm nach einigen Monaten fast seinen früheren Umfang wieder an, sondern es wurde auch noch so hinreichend Muttervieh gerettet, dass die Grundlage für den bisherigen Reichthum des Landes, wenn auch stark erschüttert, so doch in keiner Weise vernichtet ist.

Das Vertrauen, dass trotz der Verluste durch die Viehseuche an einer gedeihlichen Weiterentwicklung nicht

verzweifelt zu werden braucht, ist durch den Bahnbau von der Küste nach dem Inneren sehr gehoben.

Durch die Rinderpest sind auch die stolzen, reichen Damaras verarmt, während die nach der Pest im Hererolande mit ganz besonderer Heftigkeit ausgebrochene Fieberepidemie ihre eigenen Reihen sehr gelichtet hat. Letzteres ist um so bedauerlicher, als sie gerade durch ihre Verluste in Folge der Rinderpest gezwungen wurden, entweder selbst fleissig an die Bodenarbeit heranzugehen oder sich bei Weissen zu verdingen. Es gelang, eine ganze Reihe für den Regierungsdienst, namentlich für Wegebauten zu gewinnen, die aber dann in Folge der Krankheit und zahlreicher Todesfälle nothgedrungen eingestellt wurden und erst in neuester Zeit wieder aufgenommen werden konnten.

Trotz der Rinderpest und der im ganzen Damaralande zur Durchführung der Impfung getroffenen Maassregeln ist indess die Ruhe im Hererolande nirgends ernstlich gestört worden.

Die Calamität der Rinderpest hat übrigens auf die Colonisation des Landes insoweit fördernd und anregend gewirkt, als es die Bevölkerung zur Sesshaftmachung und zur Ergreifung des landwirthschaftlichen Berufes veranlasst und mit Interesse für Agriculturbestrebungen erfüllt hat.

Begünstigt wird dies Bestreben durch die im Laufe des Jahres erheblich herabgesetzten Preise für Regierungsland sowie die neueren Zahlungsbedingungen. Hienach kann in bestimmten Districten schon zu einem sehr niedrigen Preise, von früheren Angehörigen der Schutztruppe sogar umsonst, Land erworben werden. Abzahlung des Kaufpreises muss mit 20 Jahren erfolgen. Nach einer mässigen Anzahlung beim Kauf braucht der Käufer bis zum Ablaufe des siebenten Jahres nichts zu zahlen, damit er zunächst Gelegenheit hat, seine Baarmittel in die Farm hineinzustecken. Die Folge der Herabsetzung der bisher zu hohen Landpreise war u. A., dass eine Reihe von Ansiedlern sich in letzter Zeit zum Kauf von Regierungsfarmen gemeldet haben. Ebenso hat in Gross-Windhoek die Herabsetzung der Preise für Bauland zum Ankauf von Grundstücken und zum Bau von Häusern wesentlich beigetragen.

Wenden sich so die Weissen bewusstermaassen im Hinblick auf die Zukunft der Landwirthschaft zu, so thun die Eingeborenen es, um ihren Hunger zu stillen.

In Betracht kommen hier namentlich die bisher an reichliche Kost gewöhnt gewesenen Hereros. Die Milch, die sie bisher im Ueberfluss hatten, reicht jetzt nicht mehr, Fleisch ist ein Luxusartikel geworden. Die Folge ist, dass sie ihre Frauen ausschicken, um Feldkost zu suchen, während sie selbst mit ihren Leuten die in den letzten Jahren vernachlässigte Arbeit des Korn- und Kürbispflanzens wieder aufnehmen.

Die Rindviehzucht hat durch die Rinderpest zwar quantitativ sehr gelitten, dagegen sonst entschieden nicht unbedeutend gewonnen. Denn wiewohl es an Ausnahmen nicht gefehlt hat, unterliegt es doch keinem Zweifel, dass im Allgemeinen die schwächeren und kranken Thiere der Seuche in erster Linie erlegen sind. Es gilt dies ganz besonders von den Kühen, von denen fast durchwegs die kräftigen und gesunden Thiere da, wo noch rechtzeitig Hilfe durch Impfung gebracht werden konnte, durchkamen, während von den alten und schwachen ein weit grösserer Percentsatz einging.

Der Pferdezucht ist immer noch die Pferdesterbe hinderlich. Trotzdem einzelne Farmer zu züchten beginnen, ist das Land doch noch gänzlich ausser Stande, den Bedarf an Pferden selbst zu decken. Mit Rücksicht auf die Sperre an der englischen Grenze bezog die Regierung 200 Pferde aus Argentinien, während der übrige Bedarf aus Pferdetransporten aus der Capcolonie, die nach theilweiser Oeffnung der Grenze in Windhoek angelangten, entnommen wurde.

Der Schwerpunkt der wirthschaftlichen Ausbeutung Südwestafrikas liegt indess in der mineralischen Erschliessung des Gebietes. Die Hauptstätten des montanen Reichthums von Südwestafrika sind die Kalksteingebirge von Ottavi im Norden und der sogenannte Blaugrund bei der Landschaft Gibeon im Süden. Das Gold kommt auf seiner natürlichen Ablagerung im festen Gestein vor und wird vielfach in Nesten aufgefunden, die nach der Tiefe zu bisher nicht ausgehalten haben. Die gemachten Funde erwiesen sich räumlich zu begrenzt oder da, wo Gold in ausgedehnten Gängen und stockförmigen Massen gefunden worden ist, war der Goldgehalt des Gesteins so gering, dass sich besonders in Folge der Wasserarmuth der betreffenden Gebietstheile eine lohnende Ausbeute nicht erwarten liess. Das abschliessende Urtheil über das Goldvorkommen im Schutzgebiete muss der weiteren bergmännischen Erschliessung des Landes vorbehalten bleiben.

Unter den zahlreichen Fundstätten von Kupfererz, das vielfach in Gemeinschaft mit Bleiglanz auftritt, ist die im Otavi-Gebiete gelegene anscheinend die umfangreichste; ihre Ausbeutung wird durch die South-West-Africa Company betrieben. Sehr umfangreiche Schürfarbeiten sind hier ausgeführt worden und haben eine grosse Ausdehnung der Ablagerung wie auch einen bemerkenswerthen Reichthum der Kupfererze ergeben. Die South-West-Africa Company, die im Jahre 1892 entstand, erhielt unter der ersten Concession der deutschen Regierung die ausschliessliche Berechtigung zur Ausbeutung von Mineralien in einem Gebiete von ungefähr 22.000 Quadratmeilen und das Eigenthum an Grund und Boden über etwa 4500 Quadratmeilen. Diese Concession, welche als die Damaraland-Concession bekannt wurde, ist, soweit die damit verbundenen Eisenbahnrechte in Betracht kommen, durch spätere Vereinbarungen abgeändert worden. Die Gesellschaft erhielt damals ein weiteres Areal zur Ausbeutung der Minenrechte im Umfange von 23.000 Quadratmeilen. Die Gesellschaft behält ihr Recht bei, alle Güter und zur Aufschliessung erforderlichen Materialien zollfrei einzuführen und für 25 Jahre von der Zahlung von Steuern befreit zu sein. Sie hat eine Reihe von erheblichen Betheiligungen in Gesellschaften, die in jenem Theil Afrikas arbeiten.

Die englische „Finanzchronik" gibt über die Ausbeutung durch die South West Africa Company einige bemerkenswerthe Aufschlüsse, denen Folgendes entnommen sei:

Gerade in der Gegenwart, wo die Kupferpreise so stark gestiegen und die Augen der Industrie und der Finanz darauf gerichtet sind, die bekannten Lagerstätten der Kupferproduction zugänglich zu machen, zieht Südwestafrika ein bedeutend erhöhtes Interesse auf sich. Kupfer, das wichtigste Mineral Südwestafrikas, ist es denn auch gewesen, worauf sich die Arbeit der Gesellschaft vor allen Dingen gerichtet hat, und zwar sind vornehmlich drei Centren erforscht worden: Gross- und Klein-Ottavi, Guchab und Tsumeb. Es schreiten Verhandlungen über die Bildung einer Gesellschaft mit dem nöthigen Capital zum Bau einer Fortsetzung der Swakopbahn der deutschen Regierung bis Ottavi und zu seinen Kupferminen voran. Etwa 110 *km* dieser Linie wurden bekanntlich von der deutschen Regierung für ihre eigenen Zwecke im Protectorate erbaut, und der South West Afrika Company werden also etwa 400 *km* zu bauen übrig bleiben, die zu 2000 £ per *km* einen Gesammtaufwand von 800.000 £ erfordern würden. Da jedoch die Verhandlungen auf die Aufbringung von 1,500.000 £ gerichtet sein sollen, so muss die South West Africa Company einen grösseren Plan im Auge haben. Wahrscheinlich würde es sich hiebei um die Bildung einer neuen Gesellschaft handeln, welche eine Reihe der Kupferminen zu erwerben hätte. Nach den Geschäftsberichten der South West Africa Company hat dieselbe in aller Ruhe ihre Minen entwickelt, und man

kann wohl annehmen, dass die erste, welche in die Reihe der Kupferproducenten zu treten hat, die Tsumebmine ist, die etwa 250.000 *t* Erz in Sicht hat, wovon 10 Percent Kupfer und 50 Percent Blei sind. Nimmt man den Preis des Kupfers mit nur 65 £ per *t* und den des Bleis mit 13 £ per *t* in Rechnung, so würde hier ein Erzstock verfügbar sein, dessen Metallwerth etwa 3,300.000 £ betragen würde. Die Kosten der Ausbeute dieses Lagers, das 50—60 Fuss mächtig ist, können 10—12 sh. per *t* nicht überschreiten.

Rechnet man die Unkosten, welche durch Fracht, Minenarbeit und unvorhergesehene Schwierigkeiten entstehen, ab, so ergibt sich nach den Schätzungen der Chronik noch ein Gewinn von 40 Millionen Mark. Diese Zahl erscheint gross, aber es handelt sich um ein ausserordentlich umfangreiches Object, und eine sehr mässige Schätzung der gesammten dort abzubauenden Erzmengen stellt wenigstens 1,000.000 *t* in weitere Aussicht.

Es gehört also kein übermässiger Optimismus dazu, in der Tsumebmine einen der grössten Kupferproducenten der näheren Zukunft zu erkennen. Der Ausbiss der Tsumebmine ist etwa 500—600 Fuss lang und das Erz ist bis in die Tiefe von etwa 100 Fuss nachgewiesen worden, es besteht aber gar kein Zweifel, dass sich der Stock zum Mindesten noch mehrere 100 Fuss weiter in die Tiefe fortsetzt.

Weniger erfolgreich und aussichtsvoll waren die bergmännischen Arbeiten, welche im Süden, und zwar nahe der Landschaft Gibeon, in dem sogenannten Blaugrund betrieben wurden. Hier lässt der geologische Bau des Gebirges seiner Natur nach (Conglomeraterde) das Vorhandensein von Diamanten vermuthen, analog den Blaugründen von Kimberley. Doch bedarf es hiezu grosser capitalfähiger Unternehmungen, welche reiche Mittel für die Anschaffung und Inbetriebsetzung von Maschinen, Saug- und Pumpwerken etc. erheischen. Bisher hat die deutsche Colonialverwaltung es abgelehnt, dergleichen grössere Untersuchungen im Blaugrund zuzulassen.

Von kleineren Schürfen, die in dem bezeichneten Gebiet Concessionen besitzen, ist in nächster Zeit ein lohnendes Resultat nicht zu erwarten. Die Mühe und die Geduld, welche an die Bearbeitung der Kimberley-Felder gesetzt worden, haben gezeigt, dass allen Diamantenfreuden eine sehr umfangreiche und systematische bergbauische Recognoscirung des mineralischen Gehaltes des Erdreiches vorangehen muss.

Die von Swakopmund nach dem Innern gebaute Eisenbahn hat jetzt eine Länge von ca. 100 *km* erlangt.

Der bessere Fortgang der Bahnarbeiten ist der Verwendung von 150 Arbeitern bei dem Bahnbau zu danken.

Als Endziel ist vorläufig die Hauptstadt Windhoek in Aussicht genommen.

Mit der Bahn wird gleichzeitig ein Telegraph gebaut. Entgegen den Zweifeln, welche wegen der Spurweite der Bahn erhoben sind, kann schon jetzt behauptet werden, dass die sehr solide gebaute Bahn für lange Zeit den Verkehr wird bewältigen können, während eine Bahn mit grösserer Spurweite ganz bedeutende Mehrkosten verursacht haben und das hiefür mehr aufzuwendende Capital sich in absehbarer Zeit kaum verzinsen würde. Der Tarif ist vorläufig in der Weise festgesetzt, dass für Güter in der Richtung von Swakopmund ins Innere 2·5 Pfg., in umgekehrter Richtung 1 Pfg. für 100 Pfund und einen Kilometer zu entrichten sind.

Für eine Anzahl für die Entwicklung des Schutzgebietes wichtigerer Artikel, wie Kohlen, Bauholz, Wellblech, Cement, landwirthschaftliche Maschinen, Vieh, ist bei ganzen Wagenladungen eine ermässigte Fracht vorgesehen. *St.*

(Fortsetzung folgt.)

DIE PHILIPPINEN.

Von *N. Post*, k. und k. Vice-Consul in Shanghai.

Zu den interessantesten Ereignissen des abgelaufenen Jahres zählt ohne Zweifel die Besitznahme Manilas durch die Streitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika und der Entschluss letzterer, gleich europäischen Staaten Colonien in Ostasien zu erwerben. Obwohl gegen diese neuen Expansionsbestrebungen Nordamerikas im eigenen Lande starke Opposition sich erhebt und die Annexion der Philippinen noch mit grossen Schwierigkeiten verbunden sein dürfte, so scheinen doch die Anhänger der Colonialpolitik auch in den Vereinigten Staaten von Amerika schliesslich den Sieg davonzutragen, da sie, wie in anderen Ländern, die Stimmen der Capitalisten, der Industriellen und der Kaufleute für sich haben, welche sämmtlich nach neuen Investitionsgelegenheiten und Absatzgebieten rufen. In der an Bodenschätzen aller Art reichen Inselgruppe ein neues Feld der Thätigkeit nationaler Industrie und Schiffahrt zu gewinnen und später mit Hilfe der für letztere daselbst geschaffenen Ressourcen und in den benachbarten, der Cultur noch zu erschliessenden Theilen Ostasiens ihre commercielle Macht zu befestigen und zu vermehren, dies sind die beiden Hauptaufgaben, welche der Colonialpolitik der Bundesregierung in Washington hinsichtlich Ostasiens zugrunde liegen. Dass die Philippinen zur Erfüllung dieser Aufgaben in hervorragendem Maasse geeignet erscheinen, mag aus Nachstehendem hervorgehen.

Den wenn auch vielfach unvollständigen Angaben der spanischen Zollverwaltung zufolge belief sich der Export der Philippinen im Jahre 1897 dem Werthe nach auf 37 Millionen mex. Dollars, der Import in derselben Zeitperiode auf 17·3 Millionen mex. Dollars (1 mex. Dollar gleich ca. fl. 1·02 Gold). Davon entfielen im Exporte 13,340.000 mex. Dollars auf Hanf, 13,130.000 auf Zucker, 4,150.000 auf Tabaksblätter, 4,065.000 auf Kopra, 2,125.000 auf Cigarren, 83.000 auf Saponholz, 66.000 mex. Dollars auf Kaffee etc. Die Werthe der wichtigsten Importartikel waren 6,800.000 mex. Dollars für Textilstoffe, 2,700.000 für bedruckte Baumwollstoffe, 1,300.000 für Zwirn und Garne, 2,300.000 für Metallwaaren, 114 330 für Petroleum, 90.000 für Kohle, wozu noch verschiedene Importe aus China, zumeist Bedarfsartikel für die auf den Philippinen lebenden zahlreichen Chinesen im Gesammtwerthe von 4,000.000 mex. Dollars kamen.

Von anderen wichtigen Bodenproducten, welche auf den Philippinen geerntet werden, sind zu erwähnen: Reis, Vanille, Cassia, Pfeffer, Indigo, Weizen, Mais, Ramie, Baumwolle. Von Mineralien werden Gold, Silber, Eisen, Kohle, Kupfer, Quecksilber, Zinn, Antimon, Salpeter und Schwefel gewonnen. Die See liefert Korallen, Schildpatt, Bernstein und Perlen. Zieht man in Betracht, dass die nutzbringende Ausbeute dieses natürlichen Bodenreichthums der Philippinen lediglich durch die vielen seit dem Jahre 1896 ununterbrochenen Revolutionen gehemmt wurde, so unterliegt es keinem Zweifel, dass, sobald die Pacification der Inseln durchgeführt und denselben wieder geordnete politische Verhältnisse gegeben sein werden, einem auf wirthschaftlichen Gebiete so unternehmenden Volke wie jenem der Vereinigten Staaten von Amerika es auch gelingen wird, die industrielle und commercielle Entwicklung der Philippinen herbeizuführen. Letztere wird aber selbstverständlich auch eine Erhöhung des Wohlstandes der Bevölkerung und eine Steigerung der Bedürfnisse letzterer nach sich ziehen. Textilwaaren, bedruckte Baumwollstoffe, Metallwaaren, Petroleum, welche zufolge obiger Zusammenstellung schon im Jahre 1897 wichtige Importe waren, sind gerade Artikel, in welchen auch die Vereinigten Staaten von Amerika leistungsfähig sind, weshalb es letzteren auch gelingen wird, einen grossen Theil dieser Importe an sich zu ziehen.

JEDNOTA K ROZVOJI PRŮMYSLU V ČECHÁCH

Der wichtigste Hafenplatz, von welchem aus Manila und die übrigen Plätze der Inselgruppe mit fremdländischen Importwaaren versorgt werden und nach welcher auch der grösste Theil der Ausfuhr ihren Weg nimmt, ist die englische Colonie Hongkong, welche von Manila nur ca. 640 Seemeilen entfernt ist. Diesen regen Handelsbeziehungen, welche Hongkong schon seit seiner Gründung mit den Philippinen unterhält, ist es auch zuzuschreiben, dass unter allen fremden Kaufleuten daselbst jene der britischen Nationalität die erste Stelle einnehmen. Den Angaben des früheren Ministers der Vereinigten Staaten von Amerika für Siam, Herrn John Barrett, zufolge, welcher im vergangenen Jahre längere Zeit auf den Philippinen weilte, um die Aussichten für den amerikanischen Handel daselbst zu studiren, entrichteten in der Zeit vom 1. Jänner 1897 bis April 1898, d. i. während 16 Monate die in Manila etablirten 9 britischen Handelsfirmen für Ein- und Ausfuhr von Waaren an Zollgebühren allein 3,365.000 mex. Dollars. Der einschlägige Betrag der daselbst befindlichen 5 schweizerischen Handelsfirmen belief sich auf 735.700, jener der 9 deutschen auf nur 546.000 mex. Dollars. Auch in diesem Verhältnisse wird ohne Zweifel eine wesentliche Veränderung nach Pacification der Philippinen eintreten, denn wenn auch von derselben die vorgenannten Handelsfirmen in Folge ihrer langjährigen Geschäftskenntniss und ihrer festen Geschäftsverbindungen mit den eingeborenen Kaufleuten in erster Linie Nutzen ziehen werden, so wird doch in Folge der allgemeinen Erschliessung der Inseln auch den amerikanischen und anderen Handelsfirmen ein entsprechender Theil des Handels zufallen.

Die Thatsache, dass die Philippinen ungeachtet ihrer ausgezeichneten geographischen Lage — von Spanien abgesehen — zumeist nur mit Hongkong in directen Geschäfts- und Schiffahrtsbeziehungen standen, ist gleichfalls als eine Folge der wenig günstigen wirthschaftlichen Verhältnisse dieser Inseln zu betrachten. Zieht man eine Landkarte Ostasiens zu Rathe, so ersieht man, dass innerhalb eines Radius von 1700 Seemeilen oder circa 6 Tagen Seereise, von Manila als Centrum ausgezogen, Hafenplätze der verschiedensten Ländergruppen wie Yokohama im Norden und Port-Darwin (Australien) im Süden gelegen sind. Innerhalb eines viel kleineren Radius befinden sich aber alle übrigen wichtigeren Handelsplätze Japans, wie Osaka, Kobe, Nagasaki, fast sämmtliche Vertragshäfen Mittel- und Südchinas, wie Shanghai, Amoy, Canton, endlich auch jene Cochinchinas, Siams und der Straits Settlements wie Saïgon, Bangkok, Singapore, abgesehen von jenen der niederländischen Besitzungen in Ostasien.

Shanghai insbesondere ist nur ca. 1000 Seemeilen von der Küste der Philippinen entfernt, und gleichwohl wird die Route zwischen diesen beiden Punkten nur vereinzelt von Segelschiffen oder Dampfern in freier Schiffahrt befahren. Es bedarf wohl keiner weiteren Erklärung, welch grosse Vortheile den Vereinigten Staaten diese günstige Lage der Philippinen gewähren wird, um von letzteren aus die Handelsbeziehungen mit den benachbarten Ländern zu fördern. Durch die Besetzung der Ladronen und der Hawaïanischen Inseln seitens der Vereinigten Staaten ist eine Kette amerikanischer Territorien von der Westküste Amerikas bis in das Herz Ostasiens hergestellt und ist Manila auch von St. Francisco nur 7000, von Honolulu, der Hauptstadt von Hawaï, 4700 Seemeilen entfernt. Die Philippinen, in den Besitz der Vereinigten Staaten von Amerika übergegangen, werden somit keine isolirte Dependenz, sondern vielmehr ein Bestandtheil des zusammenhängenden Gebietes der nordamerikanischen Bundesstaaten sein, welche von dort unter Umständen nach Ostasien eine viel schärfere Concurrenz entwickeln werden, als sie bisher nach Europa unterhalten haben. Abgesehen davon ist aber auch die günstige geographische Lage der Philippinen mit Rücksicht auf die wichtigsten Routen des Weltverkehres in Betracht zu ziehen. Die directe Schiffahrtslinie von der Südspitze des asiatischen Continentes, d. i. von Singapore nach Japan und Nordamerika führt unmittelbar an den Küsten der Philippinen vorbei, und mit Rücksicht darauf sowie der voraussichtlichen Aenderung der wirthschaftlichen Verhältnisse auf diesen Inseln soll, wie verlautet, auch bereits der Norddeutsche Lloyd für die Dampfer seiner geplanten neuen asiatisch-amerikanischen Linie das Anlaufen Manilas in Aussicht genommen haben. Letzterer Hafen ist auch als der wichtigste Zwischenhafen insbesondere für alle Schiffe zu betrachten, welche direct zwischen Ostasien und Australien verkehren, und schon seit Längerem wird das Project besprochen, nach Vollendung der grossen sibirischen Transversalbahn Eildampfer zwischen dem Endpunkte letzterer, Port-Arthur oder Wladiwostok, verkehren zu lassen, um Post und Passagiere aus Europa nach Australien und umgekehrt auf dieser kürzesten Seeroute zu befördern.

Wiewohl somit durch die Besitznahme der Philippinen, der Antillen Ostasiens, seitens der Vereinigten Staaten im Allgemeinen ein mächtiges Anwachsen des amerikanischen Handels auf den Inseln selbst als auch in den übrigen Theilen Ostasiens und in Folge dessen auch eine weitere Verschärfung der eben gegenwärtig erbitterten Concurrenzverhältnisse zu erwarten ist, so wäre es doch verfrüht, wenn die Handeltreibenden der übrigen Nationen, vor den Folgen dieser Ereignisse zurückschreckend, in ihren Bestrebungen sich entmuthigen lassen würden. Das Auftreten einer neuen Colonialmacht in Ostasien wird sicherlich auch seinen Theil zur wirthschaftlichen Aufschliessung Chinas, Koreas und anderer Länder daselbst beitragen, von welchen auch die Interessen der übrigen fremden Staaten Nutzen ziehen können. Ebenso ist es keineswegs ausgeschlossen, dass unter dem Einflusse des wirthschaftlichen Umschwunges, welcher sich auf den Philippinen selbst vollzieht, auch daselbst günstige Aussichten für den Handel und für die Schifffahrt nicht amerikanischer Staatsangehöriger sich bieten. Denn vor Allem ist die politische Pacification der Inseln, die Voraussetzung jeder gedeihlichen Entfaltung amerikanischer Macht daselbst, bei weitem noch nicht gelungen, und hat es vielmehr den Anschein, als ob Nordamerika noch lange Kämpfe mit seinen bisherigen Helfershelfern in der Vertreibung der Spanier, der eingeborenen Philippinos selbst zu bestehen hätte, um dieselben von der Superiorität der amerikanischen Herrschaft zu überzeugen. Gelingt selbst die dauernde Herstellung letzterer, so wird sich die Bundesregierung in Washington wohl hüten, der Begehung derselben Fehler sich schuldig zu machen, welche vor einem Jahrhundert die Bevölkerung der heutigen Vereinigten Staaten von Amerika zum Abfalle vom Mutterlande veranlasst haben, und durch eine egoistische Handelspolitik die freie und natürliche Entwicklung der neuen Besitzung zu hemmen. Vielmehr wird die Bundesregierung vorziehen, den Philippinern eine gewisse handelspolitische Freiheit zu gewähren, auf Grund welcher die übrigen fremden Staaten fortfahren werden können, ihre Geschäftsbeziehungen mit den Philippinern zu pflegen, ohne dass letztere grössere Beschränkungen zu erwarten haben, als sie von dem protectionistischen Zollsysteme Spaniens daselbst bisher erfahren haben.

Angesichts dieser wichtigen Veränderungen in Ostasien dürfte es wohl am Platze sein, in Erwägung zu ziehen, welche Aussichten hieraus sich für unseren österreichischen Handel dahin im Allgemeinen und mit den Philippinen im Besonderen sich ergeben. In weiterer Beziehung gilt auch hier das oben Gesagte, und werden auch unsere Kaufleute und Industriellen mit der wachsenden amerikanischen Concurrenz in Ostasien zu rechnen haben. Was die Philippinen anlangt, so muss vor Allem bemerkt werden, dass ein directer Handel zwischen denselben und der österreichisch-ungarischen Monarchie — viel-

leicht einige wenige Geschäftsbeziehungen abgerechnet — nicht existirt, vielmehr alle Importe aus Oesterreich-Ungarn über Hamburg, London und Hongkong durch Vermittlung dortiger deutscher, englischer und schweizerischer Geschäftshäuser gehen und umgekehrt auf demselben Wege auch etwaige Landesproducte von dort in unsere Monarchie gelangen.

Dazu kommt, dass unser Handel durch nationale Firmen und Kaufleute auf den Philippinen nicht vertreten, Schiffe unter nationaler Flagge — von Kriegsschiffen und vereinzelten Segelschiffen abgesehen — niemals in den Häfen der Philippinen erscheinen, überhaupt directe Schiffahrtsverbindungen auch unter fremder Flagge zwischen diesen Inseln und irgend welchem vaterländischen Hafen derzeit nicht bestehen. Unter diesen Umständen darf es nicht überraschen, dass unsere Handelsbeziehungen mit den Philippinen bisher in bescheidenen Grenzen sich hielten und auf die Einfuhr von Cigaretten- und Schreibpapier, Bier, Möbel aus gebogenem Holze, Glaswaaren, Glasperlen, Knöpfe, Peluche, Bijouterien (Gablonzer-Waare), Metallwaaren u. s. w. beschränkten. Zahlreiche andere Artikel könnten eventuell mit Erfolg zur Einfuhr gebracht werden, wenn sie mit Rücksicht auf den dortigen Geschmack und Bedarf hergestellt werden würden. Solche Artikel sind: billige baumwollene und halbseidene Samnte, Satins, Seidenwaaren, Taschentücher, Steingutwaaren, Porzellangeschirr, Emailgeschirr, Nadeln, Stahl- und Messingwaaren, künstliche Blumen etc. Viele der vorstehenden Waaren wurden bisher aus Spanien bezogen, und da dieser Import in Folge Aufhörens der spanischen Herrschaft auf den Philippinen, der theilweisen Auswanderung der spanischen Kaufleute, der Einstellung der directen Schiffahrtsverbindungen mit Spanien stark vermindert werden wird, so bietet sich den Kaufleuten anderer Nationalitäten die günstige Gelegenheit, sich dieser Importe zu bemächtigen.

Der Zufluss von Fremden, welcher gegenwärtig ungeachtet der kriegerischen Verhältnisse auf den Inseln sehr bedeutend ist, wird unbedingt eine Steigerung der Nachfrage nach europäischen Bedarfsartikeln, in welchen auch unsere vaterländische Industrie leistungsfähig ist, nach sich ziehen. Aehnlich beschaffen sind auch die Verhältnisse hinsichtlich der Ausfuhr aus den Philippinen nach unserer Monarchie. Es unterliegt keinem Zweifel, dass unter der Zahl der Rohstoffe, welche unsere Industrie benöthigt und auf den europäischen Weltverkehrsmärkten einkauft, sich zahlreiche finden, welche aus den Philippinen kommen und direct von dort vielleicht viel billiger bezogen werden könnten. Diesbezüglich genügt es, auf solche Producte wie Tabak, Hanf, Perlmutter, Schildpatt, Tamarinde u. s. w. zu verweisen. Dass es continentalen Kaufleuten möglich war, selbst unter dem protectionistischen Zollsysteme Spaniens auf den Philippinen erfolgreiche Thätigkeit zu entfalten, beweist das Beispiel der oberwähnten schweizerischen Firmen in Manila, welche im Handel der Philippinen eine hervorragende Stelle einnehmen, trotzdem Klima und Lebensverhältnisse ihrer neuen Heimat so verschieden sind von jenen ihres Vaterlandes und trotzdem sie nicht einmal den Vortheil einer nationalen Schiffahrt haben. Die Nothwendigkeit, in fremden Ländern Arbeit zu suchen und Absatzgebiete für die Producte ihrer vaterländischen Industrie zu erwerben, weil ihre eigene Heimat schon längst hiefür zu klein geworden ist, haben die Schweizer frühzeitig in die entferntesten Länder getrieben und sie mit einer seltenen Unternehmungslust, Ausdauer und Assimilirungsfähigkeit an fremde Lebensverhältnisse ausgestaltet, welchen Eigenschaften sie nicht zum geringsten Theile ihren Erfolg auf überseeischen Plätzen verdanken. Mag auch der Absatzmarkt der österreichisch-ungarischen Monarchie sowie der benachbarten Länder noch mancher Entwicklung fähig sein, so kann doch leicht eine Erschöpfung desselben eintreten — wie dies thatsächlich auch für die Producte einzelner Industriezweige der Fall ist — im Hinblicke auf solche Eventualität die vaterländischen Interessenten schon gegenwärtig bedacht sein sollen, auch in überseeischen Ländern selbst mehr festen Fuss zu fassen, als dies bisher geschehen.

DER SUDAN ALS HANDELSGEBIET.

Wenige Monate sind nun verflossen seit dem Tage, da die Kunde von dem Einzuge der siegreichen vereinigten egyptischen und englischen Truppen in Omdurman in die Welt drang und Enthusiasmus weckte. Derselbe galt wohl nicht so sehr der vollbrachten Waffenthat als vielmehr der Aussicht auf grossartige Vortheile, die sich der ganze Handelsstand von der Rückeroberung eines früher durchaus nicht zu unterschätzenden Absatzgebietes versprach. Die Situation war neu, und die Wenigsten wussten, wie sie sich in ihrer Beurtheilung der geschaffenen Lage, in ihren Voraussagungen für die nächste Zukunft verhalten sollten. Der in einem solchen Falle wohl unvermeidliche Optimismus liess Alles in rosigem Lichte erscheinen und raisonnirt folgendermaassen. Der Sudan war vor 14 Jahren ein gesegnetes, in grossem Maasse producirendes und consumirendes Gebiet, das durch das Machtwort des Mahdi 14 Jahre lang dem Contacte mit der handeltreibenden Nachbarschaft entzogen blieb, jetzt aber, durch den egyptisch-englischen Erlöser aus seinem Zauberschlat erweckt, die während der Absperrung aufgespeicherten reichen Schätze seiner Production wieder in die Welt entsenden wird, um andererseits seinen während 14 Jahren ungestillten, jetzt um so grösseren Bedarf an Erzeugnissen der europäischen Industriestaaten durch eine Masseneinfuhr zu decken.

Diese Meinung konnte sich allerdings einige Zeit hindurch aufrecht erhalten, da klare, verlässliche Berichte über die von den Truppen vorgefundenen Zustände fehlten. Sowohl in Cairo als auch in Alexandrien rüsteten sich viele ernste Firmen zu grösseren commerciellen Expeditionen nach dem Sudan, und aus Europa liefen zahlreiche Anfragen über die Chancen ähnlicher Unternehmungen ein.

Während man nun im Anfange sich nur ganz unbestimmt äussern konnte, theils aus Vermuthungen, theils aus mehr oder weniger lebhaften Erinnerungen der früher mit dem Sudan in Verbindungen stehenden egyptischen Handeltreibenden schöpfend, kann man heute die Lage schon viel sicherer beurtheilen, und dies dank der, wenn auch noch sehr spärlichen und unvollkommenen amtlichen Berichte englischer Functionäre. Dieselben sprechen nun, berichtet die österreichisch-ungarische Handelskammer in Alexandrien, im Allgemeinen die schönsten Hoffnungen für die Zukunft des Landes aus, constatiren aber übereinstimmend die jetzige Verwahrlosung des Ackerbaues. Damit ist aber auch Alles gesagt. Der Sudan befand sich nicht in einem unthätigen Zauberschlaf, sondern war einer werkthätigen Vernichtung verfallen.

Landstriche, die früher äusserst productiv waren, liegen heute brach; Städte, die früher wichtige Handelscentren waren, sind heute zerstört und verlassen. Die Bevölkerung, welche sich früher mit der Civilisation befreundet hatte, ist durch die zehnjährige Abgeschlossenheit der abendländischen Cultur wieder entfremdet. Der Bedarf an den Erzeugnissen der europäischen Industrie blieb nicht nur ungestillt, sondern er wurde zum grössten Theile ganz unterdrückt. Andererseits hat sich die Production des Landes selbst in grossem Maasse vermindert, und von den erhofften aufgespeicherten Erträgnissen dürfte wohl recht wenig sichtbar werden.

Die Consequenzen, die man aus diesen Umständen auf die Bedeutung des Importes und Exportes für die nächste Zeit zu ziehen hat, sind augenscheinlich, und die ge-

hegten Aussichten auf einen regen Handelsverkehr mit dem Sudan nach dessen Wiedereroberung wandeln sich in unbestimmte Hoffnungen für eine entferntere Zukunft um.

DIE MINERALIEN PERSIENS.

Nach dem „New-York Engineering and Mining Journal" sind die Mineralquellen Persiens trotz der alten Cultur des Landes wenig ausgebeutet. Goldminen gibt es an verschiedenen Stellen, aber entweder ihre Abgelegenheit oder ihre geringe Erzhaltigkeit stehen gegenwärtig ihrer Ausbeutung entgegen. Im XIV. Jahrhundert wurde die Goldwäscherei am nördlichen Rande der grossen Salzsteppe, südlich von Damghan, längs des Kuh-i-zar, getrieben, die Tonne (1000 *kg*) Goldsand ergab bei der Wäsche 2—3 *g* Gold. Im Bulmus-Basch-Gebirge ergibt die Tonne Gestein 0·3 bis 0·4 *g*. Etwa 1 *km* von Kawend ist ein goldhaltiges Lager, aus dem 0·311 *g* Gold per Tonne gewonnen worden sind. An jener Stelle sind auch Eisenoxydablagerungen, die bei der Probe als grösste Goldausbeute 0·525 *g* per Tonne ergeben haben. Im Gebirge bei Turkobeh sollen alte Goldminen in Quarzadern gefunden worden sein. Goldhaltige Quarzadern sollen auch 2 oder 3 *km* westsüdwestlich und westlich von Mesched nahe bei Turkobeh sein. In der Nähe von dort, bei Fahr-Daud, nahe bei Bosmischk, sind alte, mit Wasser gefüllte Kupferbergwerke, der Schwemmsand in deren Nähe soll bei der Untersuchung 11 *g* Gold per Tonne ergeben haben.

Silberminen soll es zwischen Tasan und Sahadan in der Nähe von Dostah im Kuh-i-nugre geben, die Art des Erzes ist nicht bekannt. Im Sendschanbezirk nordwestlich von Murassu, 38 *km* westsüdwestlich von Sendschan, in den Turbetbergen befindet sich ein Silberbergwerk. Die Erzader, die sich im Granit befindet, enthält Quarz und Schwefelkies, das Erz ergibt 46 *g* Silber auf die Tonne.

Am Arghungebirge, etwa 15 *km* ostnordöstlich vom Tahkt-i-Soleiman ist ein Silber-Blei-Erzlager und etwas weiter nordwestlich das sogenannte Uriard-Bergwerk. Die Erzadern, die durch Glimmerschiefergestein gehen, sind 1·5—1·20 *cm* dick. Die Bergwerke haben sieben etwa 100 *m* tiefe Schachte, die sich durch häufige Einstürze in Folge der langen Bearbeitung für die Bergleute gefährlich erweisen. Von den in den Bergwerken beschäftigten 110 Personen verunglücken jährlich 2·5 Percent. Die Werke fördern jährlich etwa 15 *t* silberhaltiges Blei, das bei der Verarbeitung durchschnittlich 346 *g* Silber auf die Tonne ergibt. Ein altes Silberbergwerk ist am Afschar, einem Nebenfluss des Saruk, 18 *km* vom Tahkt-i-Soleiman, das sieben bis zu 40 *m* tiefe Schachte hat; das silberhaltige Blei soll bis zu 676 *g* Silber auf die Tonne ergeben haben. Silberminen sollen auch nahe bei Dschiruft etwa 50 *km* südöstlich von Kerman und in den Basrubergen zwischen Ghavaschir und Tars und nahe bei Rey sein.

Quecksilber wird in dem Basalt nahe bei Sandschiek, Kiz, Kapan, Karakeia, drei Ortschaften im Afschari Grubenbezirk, vermuthet. In dem goldhaltigen Gestein bei Saraschuran ist Zinnober entdeckt worden.

Kupfererz kommt häufig in Persien vor, und früher wurde auch Kupfer aus Persien ausgeführt. Die meisten der Kupferbergwerke sind jetzt verlassen, und es ist schwierig anzugeben, welches von ihnen noch der Bearbeitung werth sein möchte.

Zinnerz soll in der Provinz Asterabad im Nordosten Persiens und in der Provinz Täbris im Nordwesten Persiens vorkommen.

Antimonerz (Spiessglanz) gibt es in Persien, doch sind die Fundorte den europäischen Mineralogen nicht bekannt. Es wird in Teheran unter dem Namen Surmeh verkauft und zum Schwärzen der Augenbrauen verwendet. Nicht weit von der Bleigrube am Afschar sind im Kalkstein Spiessglanzstreifen von 4—5 *cm* Dicke, aber es ist nicht bekannt, ob die Lager abbaufähig sind.

Realgar (rothes Schwefelarsen) wird im Tahkt-i-Soleiman-Gebirge in der Provinz Aserbeidschan 14·5 *km* vom nördlichen Arm des Saruk gewonnen. Dort wird Realgar in Adern von 0·33—0·50 *m* Breite in Verbindung mit Melaphyr (schwarzem Porphyr) und Schiefer angetroffen. Das Mineral wird in Hamadan zu 330 Frs. für die erste, 170 für die zweite, 100 Frs. für die dritte Sorte verkauft. Bei der Gewinnung sind acht Arbeiter thätig, die nur sieben Monate im Jahr arbeiten, da die Gegend im Winter unzugänglich ist. Fünf Stunden nördlich nahe bei dem Dorfe Goramis, ferner in der Gegend von Kaswin und in der Nähe des Bleibergwerkes am Afschar kommt gleichfalls Realgar vor.

Schwefel findet sich in Persien an zahlreichen Stellen vor, so am Krater des alten Vulcans Demawend, östlich von Teheran, ferner südöstlich von Tasch im Elbursgebirge, sodann in Nordwestpersien zwischen Mesched-i-Sulciman und den Asmaribergen. Bei Sendan in der Provinz Aserbeidschan wird Schwefel gewonnen, der in der Stadt Sendschan zum Verkauf kommt. Wenige Kilometer westlich von der Realgarmine im Tahkt-i-Soleiman-Gebirge ist ein Schwefelbergwerk, in welchem etwa 60 Arbeiter zur Sommerszeit thätig sind. Schliesslich kommt Schwefel noch 8 *km* von Koramis vor.

Eisenerz findet sich häufig in Persien, so trifft man bei Kara Erz mit ungefähr 60 Percent Eisen und im Teridanbezirk am nördlichen Abhange vom Serdi-Ruh-Gebirge Erze mit 55·59 Percent Eisen.

Manganerz wird in kleinem Umfang bei Kirman gefunden.

Kobalterz kommt bei Jamsar im Bezirk von Kaschan vor. Kobalt und Nickel sind ferner in den Schemeriam- und in den Sahend-Bergen gefunden worden.

Von Edelsteinen, die in Persien gefunden werden, sind vornehmlich Türkisen zu nennen. Sie sind schon von altersher in Persien gegraben worden. Alte Bergwerke sind nahe bei Maiden, dem alten Paschan, gefunden worden. Diese sind seit langer Zeit, vielleicht seit Tausenden von Jahren, ausgebeutet worden und fördern noch gute Steine. Sie befinden sich am Südabhange des Elbursgebirges in der Provinz Chorassan und am Rand der Salzsteppe. Dort gab es noch jüngst nicht weniger als 266 Gruben, viele von ihnen verlassen, die tiefste ist 42 *m*. Die Gruben gehören der Regierung, und das Recht, sie auszubeuten, wird auf bestimmte Zeit vergeben, welches Verfahren dauernden Verbesserungen der Bergwerke im Wege steht. Die Gruben werden nicht ausgezimmert und nur in einfacher Weise ausgebeutet. Die Steine werden hauptsächlich nach Teheran und Russland versandt, der Werth der jährlichen Ausbeute kann auf etwa 8000 £ geschätzt werden. Alte Gruben gibt es auch noch bei Kerman und Kawik sowie bei Maschis. Neue Gruben sind bei Jesd und Seistan.

Kaolin findet sich bei Kerman-Schah, Erdfarbe bei Isfahan.

Steinkohle wird im Elbursgebirge, im Scharud-Flussgebiet und längs des Kewetschflusses gefunden. Die Kohle hat sich als sehr gut erwiesen. Braunkohle gibt es nahe bei Täbris.

Petroleum wird in den Tertiärlagerungen am Südwestrand des persischen Hochlandes angetroffen, ebenso am persischen Golf. Auch in der Nähe des Dalakhiflusses an der Strasse von Buschär nach Schiras sind Quellen gefunden worden. Im Darabgebirge sind Quellen, aus denen das Oel ausgesickert ist und sich allmälig zu einer Art Asphalt verdichtet hat. Ein Asphaltlager ist auch bei Sendschari gefunden worden.

Salz trifft man reichlich in Persien, sowohl als Steinsalz wie in Salzseen, der grösste von diesen ist der Urmiasee in Aserbeidschan.

Borax kommt an verschiedenen und in besonders grossen Massen am Rande der Siwdschan-Salzwüste vor.

Alaun wird bei Sadikan und an benachbarten Orten gewonnen. Dort beträgt die Jahresproduction 550 bis 600 *t* zu 1000 *kg*, der Werth stellt sich auf 50 bis 235 Frs. für die Tonne je nach der Reinheit des Salzes. Alaungestein wird ferner in der Siaruh-Salzsteppe nördlich von Teheran ausgebeutet, auch in Ostpersien wird Alaun unter Anwendung eines alten in Europa längst vergessenen Verfahrens gewonnen.

Von sonstigen Mineralien Persiens ist noch Salpeter zu nennen, der an einigen Orten als Ausschwitzung des Bodens und an anderen in Höhlen vorkommt.

Persien besitzt somit grosse Mineralschätze, sie werden indess zur Zeit nur in geringem Umfange ausgebeutet.

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. In den Vilajets Wan, Siwas, Bitlis, Diarbekr, Marasch und Aleppo herrscht Hungersnoth.

Arabien. Die Regierungen Frankreichs und Englands kommen überein, dass Frankreich in Maskat unter den gleichen Bedingungen wie England ein Kohlendepôt erhalte. — In Dscheddah kommen täglich Erkrankungen und Todesfälle an Pest vor. In Folge der aus sanitären Gründen getroffenen Verfügung, dass die Pilger die Stadt nicht betreten dürfen, brechen Unruhen aus, die Sanitätsbaracken werden demolirt, die Aerzte vertrieben und Pilger geplündert. Der Befehl des Sultans, die zur Wiederherstellung der Ruhe und Durchführung der Sanitätsmaassregeln erforderlichen Anordnungen zu treffen, ist nur dadurch durchführbar, dass der Gesundsheitsrath auf gemeinsames Ersuchen des Consularcorps die Gesundheitsmaassregeln wieder aufhebt, durch die den Pilgern der Einzug in Dscheddah verboten wurde.

Persien. Eine persische Strafexpedition greift die Stadt Lingan an, deren Araberscheikh sich empört hatte. Das Fort ergibt sich nach einem 36 Stunden dauernden Gefecht; der Scheikh, der Vezir und die Garnison entkommen. Der Verlust der Perser und der Araber beträgt je ca. 20 Mann.

Centralasien. Die russische Geographische Gesellschaft rüstet eine neue Expedition zur Erforschung Centralasiens aus. Die Expedition, für deren Thätigkeit zwei Jahre in Aussicht genommen sind, wird unter Führung des Lieutenants Koslow ihren Weg durch die Westmongolei und die Wüste Gobi nehmen, das Nanschangebirge überschreiten und durch das Kukunorgebiet zum Oberlauf des Gelben Flusses vordringen.

Indien. Aus dem Fort Paratschinar im Kuramthale wird gemeldet, dass eine britische Truppenabtheilung mit Unterstützung von 500 befreundeten Eingeborenen den Stamm der Tschamkanni angriff und schlug. Mehrere von diesen fielen, 100 geriethen in Gefangenschaft, neun Dörfer wurden zerstört und 3000 Stück Vieh erbeutet. — In der Präsidentschaft Bombay nimmt die Pest ab und verliert ihren heftigen Charakter; in Calcutta nimmt die Pest zu, und die Todesfälle mehren sich.

China. Der italienische Gesandte verlangt im Tsungliyamen die Verpachtung der Sanmunbai (Provinz Tschekiang) an Italien mit einer ähnlichen Zone, wie bei der deutschen Concession in Kiautschau, den Einschluss dreier in der Nähe der Küste gelegenen Inseln in das Pachtgebiet, und die Concession zum Baue einer Eisenbahn nach dem in Kiangsi gelegenen Poyangsee; bei dem Baue der Bahn und bei der Ausbeutung der Minen verlangt Italien die Einräumung von solchen Vorzugsrechten, welche denen entsprechen, die Deutschland in der Provinz Schantung erhielt. Das Tsungliyamen verweigert die Entgegennahme dieser Forderung. — In der Provinz Schantung brechen Unruhen aus, da in Folge der Ueberschwemmungen des Hoangho zwei Millionen Einwohner der Hungersnoth preisgegeben sind. Die fremdenfeindliche Bewegung dauert an. In Kitschau und Jütschau werden Plünderungen begangen. Der Bezirk von Jitschau, südwestlich von Kiautschau, ist im Zustande des Aufruhrs. Die deutsche katholische Station von Tutschau bei Jitschau ist ausgeraubt und zerstört worden. In der Südostecke der Provinz Schantung nimmt die Gährung zu, in Itschaufu herrscht grosse Beunruhigung. Es ist zu erwarten, dass Deutschland eingreifen werde. — Der belgische Gesandte wendet sich an das Tsungliyamen wegen Ueberlassung einer Concession in Hankau zum Baue eines Bahnhofes der nach Luhan führenden Eisenbahn. — Die chinesische Regierung sucht alle betreffenden europäischen Regierungen zur Zurückziehung der Wachen von den Gesandtschaften zu bewegen. — Die Gesandten Englands, Deutschlands und Amerikas fordern vom Tsungliyamen die Regelung der Frage der Erweiterung der Fremdenniederlassung in Shanghai, die in Folge der französischen Forderungen täglich complicirter wird. — Eine neue Truppenbewegung findet in der Richtung auf Peking statt. Die Kangsutruppen, welche die Unruhen im vorigen Herbst verursachten, beabsichtigen, in unmittelbarer Nähe im Norden der Stadt zu lagern. — In Hongkong kommen Erkrankungen und Sterbefälle an Pest vor.

Sumatra. Die Anhänger Tuku-Umar's ziehen sich nach dessen Tod nach Tamseh in eine Gebirgskluft zurück, um von hier aus das frühere Räuberhandwerk wieder aufzunehmen. Die holländischen Truppen rücken unter Oberst van Heutsz von Segli aus gegen Tamseh vor, doch wird dies, obwohl stark befestigt, vor ihrer Ankunft vom Feinde verlassen; Panglima Polim, nach Tuku-Umar's Tod der Anführer des Widerstandes, flieht nach der Westküste und wird von van Heutsz verfolgt. Der Sultanatsprätendent von Atjeh, Tuanku Muhammed Daud, hatte die Absicht, sich den Holländern zu ergeben, doch zerschlagen sich die Unterhandlungen, da General van Heutsz die Unterwerfung des Prätendentsultans auf Gnade und Ungnade verlangt; zu dessen Verfolgung werden die nöthigen Anordnungen getroffen.

Banka. In den Zinngruben von Banka bricht ein Aufstand der Arbeiter aus, zu dessen Dämpfung Truppen abgeschickt werden müssen.

Philippinen. Die Verhandlungen wegen Freilassung der von den Philippinern gefangen gehaltenen Spanier stocken, da die spanische Regierung ein zu geringes Lösegeld bietet, da auch Aguinaldo der Freilassung widerstrebt, weil der jetzige Kriegsminister seinerzeit als Generalgouverneur der Philippinen den Insurgentenführer Rizal erschiessen liess, und da endlich auch General Otis die Fortsetzung der Unterhandlungen zwischen den Spaniern und den Philippinern untersagt, um diese nicht in den Besitz des Lösegeldes gelangen zu lassen. Auf der Insel Negros werden die Amerikaner gut aufgenommen. Die Eingeborenen der Inseln Ticao und Mafale ersuchen den General Otis, Truppen zu senden, um die Aufständischen zu unterwerfen. Diese greifen einen Erkundigungszug der Amerikaner bei Iloilo an, und diese müssen sich vor der Uebermacht des Feindes zurückziehen. Die Aufständischen greifen den amerikanischen Posten bei den Wasserwerken von Manila an, müssen sich aber nach einem hitzigen Gefechte zurückziehen. Sie halten den Bergrücken besetzt, der Pasig beherrscht, werden von den Amerikanern mit schweren Verlusten zurückgeworfen und greifen nach verschiedenen kleinen Gefechten die Amerikaner bei Pateros und Pasig an, wobei sie zurückgeschlagen werden. Die Amerikaner besetzen Pasig und Pateros und rücken nach heftigen Kämpfen über ihre Stellungen hinaus vor. Die amerikanischen Kanonenboote befinden sich im Besitze der Lagunade-Bai. Die Aufständischen werden von der Pasigflusslinie nach der Provinz Morong zurückgetrieben. Nördlich von Manila findet zwischen den Amerikanern und den Philippinern ein zweitägiger heftiger Kampf statt, wobei beide Theile grosse Verluste erleiden. Die Insurgenten werden aus ihrer ersten Verschanzungslinie von Malabon bis Nova-

liches hinter Polo zurückgeworfen; sie stecken die Stadt Malabon (und Bulakan?) in Brand und ziehen sich gegen Malolos zurück.

Afrika.

Marokko. Die marokkanische Regierung gibt dem Drucke Deutschlands nach und erledigt dessen Ansprüche.

Abessynien. Der Negus Menelik empfängt Ras Mangascha und Sebath, die mit Steinen um den Hals vor ihm erscheinen. Ras Makonnen verlässt danach das kaiserliche Lager, um nach Tigre zu gehen.

Aegyptischer Sudan. Der Khalifa unternimmt Raubzüge in der Umgegend von Ed-Duem und plündert die Dörfer. Kanonenboote streifen den Nil südlich von Omdurman ab, um die Derwische an Ansammlungen an den Ufern zu verhindern. Ein Erkundigungszug trifft die Truppen des Khalifen in der Nähe des Scherkela-Sees. Der Khalifa leidet an Aussatz. — Ein abessynisches Heer (35.000 Köpfe sammt Weibern und Dienern) geht unter dem Dedschaz Tessama gegen den Nil vor. Tessama pflanzt die grün-gelb-rothe abessynische Flagge überall am rechten Ufer des Nils bis zur Mündung des Sobat auf und kehrt nach Adis Abeba zurück. Ein diesen Zug begleitender Franzose, Faivre, pflanzt am linken Ufer des Nils die französische Flagge auf. — Der Bau der Eisenbahn nach Khartum schreitet rasch vor und ist bis auf 8 *km* südlich vom Atbaraflusse gediehen. Die Bahn soll gegen November vollendet sein.

Französischer Sudan. Ein grosser Trupp Europäer soll auf dem Wege nach Aintaba von Tuaregs angegriffen, doch diese nach erbittertem Kampfe zurückgeschlagen worden sein. Die Europäer sollen die Hälfte ihrer Ausrüstung und gegen 100 Todte verloren haben. Der Ort des Angriffes ist ungenau angegeben, es kann sich aber nur um die französische Mission Foureau-Lamy handeln; diese sind mit einer beträchtlichen Truppenmacht im Auftrage der französischen Regierung und der geographischen Gesellschaft auf einer Forschungsreise durch die Sahara begriffen, deren Ziel der Tschadsee oder, nach anderer Behauptung, Timbuktu sein soll. Dagegen wird von anderen Seiten gemeldet, dass die Expedition Foureau-Lamy sich wohlbehalten in Agades, südlich der Gebirgslandschaft Aïr oder Asben, befindet und dort mehrere Monate zu verweilen gedenkt.

Ueber die Abgrenzung der beiderseitigen Gebiete im Sudan bestimmt das Abkommen zwischen Frankreich und England Folgendes: Von der nördlichen Grenze des belgischen Congostaates ab bis zum 15. Breitengrad wird die Abgrenzung von einer gemischten Commission vorgenommen. Grundsätzlich ist abgemacht, dass England die Gebiete von Bahr-el-Ghasal und Darfur behält, während Frankreich Wadai, Bagirmi und Kanem und im Allgemeinem alle Gebiete behält, die östlich und nördlich vom Tschadsee liegen. Nördlich vom 15. Breitengrad erkennt England an, dass die französische Einflusssphäre sich bis zu einer Linie hinzieht, die unter dem Wendekreis des Krebses mit der westlichen Grenze der nubischen Wüste zusammenfällt. Vom Nil bis zum Tschadsee und zwischen dem 5. und dem 15. Breitengrad geniessen beide Länder gleiche handelspolitische Rechte.

Goldküste. Eine Haussa-Abtheilung wird nach dem Hinterlande der Goldküste abgesandt. Unter den dortigen Eingeborenen der nördlichen Bezirke soll Unzufriedenheit wegen Nahrungsmangels und der zwangsweisen Hilfeleistung bei Ausdehnung des Telegraphennetzes herrschen. — Die Erhebung der Hüttensteuer geht in aller Ruhe von statten.

Nigergebiet. Der Feldzug gegen Sokoto ist in Vorbereitung. Er wird beginnen, sobald die neue Verwaltung eingesetzt und die französisch-englische Convention gutgeheissen sein wird.

Britisch-Ostafrika. Der abgesetzte Despot Muanga versucht noch immer in Uganda, die Muhammedaner gegen die Christen aufzuhetzen. Auch der umherirrende Häuptling von Unyoro, Kabarega, hat sich noch nicht unterworfen. Die Zahl der meuterischen sudanischen Truppen ist zwar stark vermindert, doch sind diese noch immer stark genug, um der kleinen Streitmacht des Schutzgebietes zu schaffen zu geben. — In mehreren grossen Bezirken herrscht in Folge der Zerstörung der Ernten durch Heuschrecken Hungersnoth. — Die Eisenbahn von Mombassa nach dem Inneren zum Victoria-Nyanza ist bis auf eine Strecke von 393 *km* vollendet, und der Verkehr für Reisende und Güter bis zur Station Sultan Hamud in der Nähe von Muani (120 *km* nördlich vom Kilimandscharo) eröffnet.

Kamerun. Das kleine Commando der Polizeitruppe der Station Buëa meutert, die Verschwörung wird verrathen und die Meuterer werden entwaffnet. Mehrere von ihnen werden auf der Flucht niedergeschossen und verwundet, Andere zum Tode und zu Freiheitsstrafen verurtheilt. — Die Wute-Adamana-Expedition, deren Zweck es ist, den Sclavenjagden des berüchtigten und mächtigsten der Wute-Häuptlinge, Ngilla, die er in letzter Zeit wieder bis südlich von Sánaga in den unmittelbaren Bereich der Militärstation Yaúnde ausdehnte, ein- für allemal ein Ende zu machen, hat einen entscheidenden Erfolg zu verzeichnen. Der Commandeur der Schutztruppe, Hauptmann v. Kamptz, hat die befestigte Ngillastadt im Sturm genommen; der Feind floh unter starkem Verluste, und seine Verfolgung wurde eingeleitet. Der grösste Theil der Flüchtlinge, mit ihnen der neue Ngilla (der alte Ngilla ist gestorben) soll die Richtung auf Ngutte eingeschlagen haben, ein anderer Theil hat sich nordwestlich nach Watare gewandt.

Congostaat. Baron Dhanis hat in Kalambarre sein Hauptquartier aufgeschlagen. Mogala ist beruhigt. Die Budschas unterwerfen sich den Truppen Lothaire's und liefern ihm ihre Waffen aus.

Südafrikanische Republik. General Joubert geht nach den nördlichen Bezirken ab, da ein neuerlicher Aufstand der Magatos erwartet wird.

Australien.

Samoa. Die hiesige Angelegenheit nimmt einen schlimmen Verlauf. Die provisorische Regierung bleibt weiter provisorisch und Chambers bleibt Oberrichter. Das Urtheil Chambers' über die Königswahl zu Gunsten Malietoa Tanu's wird nicht in Kraft gesetzt; Tanu bleibt an Bord des englischen Kriegsschiffes „Porpoise". In Folge der Drohungen der Anhänger Mataafa's, dass sie die Dörfer Malietoa's in Savaii in Brand stecken würden, falls die Bewohner nicht Steuern und Soldaten für Mataafa schickten, besucht der britische Consul Savaii an Bord der „Porpoise" und droht, im Falle eines Friedensbruches die Dörfer Mataafa's zu beschiessen. Die Krieger Mataafa's nehmen eine drohende Haltung an. Admiral Kautz fordert Mataafa auf, mit seinen Leuten nach ihren Wohnplätzen zurückzukehren. Mataafa verlässt Mulinu und geht ins Innere. Der deutsche Consul erlässt gegen die Aufforderung des Admirals Kautz eine Gegenproclamation. Mataafa und seine Leute versammeln sich kriegsmässig und umzingeln Apia. Die Amerikaner befestigen Mulinu, wohin Anhänger Tanu's flüchteten. Die Leute Mataafa's verbarricadiren die Strassen innerhalb der Grenzen der Municipalität und besetzen britische Häuser. Sie werden unter Androhung der Beschiessung von amerikanischer und englischer Seite aufgefordert, das Gebiet der Municipalität zu räumen. Die Leute Mataafa's ignoriren die Aufforderung und beginnen die Stadt anzugreifen. Die amerikanischen Schiffe eröffnen das Feuer und schiessen mit den englischen Schiffen die Mataafa anhängenden Dörfer um Apia acht Tage lang in Grund und Boden.

MISCELLEN.

Die Europäer in Persien. Das Vorgehen der Europäer in Persien und die Versuche, dieses von Natur reiche Land zu neuem Leben zu erwecken, sind der Gegenstand einer interessanten Studie N. Charusin's im Märzband der „Russk. Myssl.". Wir entnehmen nach der deutschen „St. Petersb. Ztg." dem Aufsatze die resumirenden Schlussabschnitte:

„Die Culturarbeit in Persien hat bereits begonnen, sehr viele Versuche der Europäer, die schlummernden Kräfte Persiens zum Leben zu rufen, sind aber fehlgeschlagen; die Schuld liegt natürlich hauptsächlich auf der Seite Persiens, doch nicht allein. Vieles ist auch dadurch verdorben worden, dass die Europäer sich an Unternehmungen heranwagten, ohne zu diesen in genügender Weise durch Kenntniss der natürlichen Reichthümer des Landes und des Charakters der persischen Nation vorbereitet zu sein. Oft suchen die Europäer, nur von ihren Handelsinteressen geleitet, Persien zu exploitiren, ohne ihm irgend etwas als Ersatz zu bieten: sie vergessen, dass die wirthschaftliche Hebung des Landes, das sie sich zum Markt erwählt haben, ihren eigenen Interessen nur entspricht. . . In dem Bestreben, sich den persischen Markt zu eröffnen, suchen die Europäer das Land nur mit ihren Waaren zu überschwemmen. Die Intentionen aller grösseren Mächte Europas sind darauf gerichtet, und sie erzielen darin mehr oder weniger bedeutende Erfolge: Alles findet in Persien Abnehmer.

Am meisten aber wird die civilisatorische Thätigkeit der Europäer durch die Thatsache behindert, dass Persien ein Mittelpunkt politischer Intriguen, ein Spielzeug in der Hand der um den politischen Einfluss ringenden Mächte ist: die Unternehmungen des einen Staates, die ihm Nutzen bringen könnten und gleichzeitig das Wirthschaftsleben Persiens zu heben geeignet wären, stossen bei einem politischen Gegner auf den grössten Widerstand; den Schaden davon hat Persien. Im Augenblick wogt der Kampf hauptsächlich zwischen England und Russland, und letzterem ist es thatsächlich gelungen, England aus den nördlichen Provinzen Persiens fast ganz zu verdrängen. Im Vergleich zu der kurzen Spanne Zeit, in welcher der russische Handel das nördliche Persien erobert hat, sind die Resultate immerhin recht bedeutend. Doch auf manchem Gebiet steht hier der russische Handel auch heute noch hinter demjenigen anderer Mächte zurück. Russland importirt aus Persien immer noch mehr, als es dorthin exportirt. In letzter Zeit ist ihm ein neuer gefährlicher Concurrent in Deutschland erwachsen. Die deutsch-persische Handelsgesellschaft in Bremen hat neuerdings in Bundschir ein Hauptcomptoir und in Bender-Abbas, Schiras und anderen Städten Filialen angelegt. Da diese Gesellschaft über grosse Capitalien verfügt, ist es ihr gelungen, die ersten schweren Jahre zu überwinden, und jetzt operirt sie mit sehr gutem Erfolg. Parallel damit laufen die Bestrebungen um Vermehrung der deutschen Handelsflotte in den persischen Gewässern. Das Ringen der Europäer um die Vorherrschaft auf dem persischen Markt, das nicht selten durch Erwägungen politischer Natur noch mehr verwickelt wird, macht gegenwärtig ein kritisches Stadium durch. All die Unternehmungen, die den Zweck hatten, die natürlichen Reichthümer des Landes durch Verbesserung der Handelswege zu fructificiren, die Begründung neuer und die Vervollkommnung alter Industrien, alles das hat nicht die gewünschten Resultate gehabt, und zwar zum Theil in Folge des gegenseitigen Antagonismus der Europäer und des Mangels an Erfahrung bei ihnen, hauptsächlich aber in Folge der Unwissenheit der leitenden Kreise in Persien. Fraglos werden die europäischen Staaten mit der Zeit einen modus vivendi im Kampfe um ihre Interessen finden. Dann wird es darauf ankommen, die Hindernisse zu überwinden, an denen bisher alle Culturbestrebungen der Europäer und alle Reformen der Schahs gescheitert sind. Wird aber die culturelle Thätigkeit der Europäer bei der durch ihre Corruption, ihre Verlogenheit und ihren Aberglauben berüchtigten Bevölkerung Persiens Unterstützung finden? Vielleicht wohl! Trotz seiner vielen Charaktermängel, die das Product eines schlechten Verwaltungssystems und ungünstiger Wirthschaftsverhältnisse sind, bietet der Perser doch die nöthigen Garantien für die Aneignung europäischer Cultur. Persien besitzt kein gutes Heer, doch jeder Kenner des Landes wird gern zugeben, dass ein solches geschaffen werden kann. Der Perser ist arbeitsam, talentvoll und von hervorragender geistiger Veranlagung; wenn er sich nicht unter dem Druck seiner administrativen Organe befindet, eignet er sich leicht das an, was ihn der Ausländer lehrt; er hat viel Geschmack, er ist ein guter Handwerker, ein fleissiger Ackerbauer, ein gewandter Kaufmann. Der Boden für die Culturarbeit der Europäer ist da, und so sehr sich die Verfassung, namentlich die Administration Persiens überlebt hat, so lebensfähig sind die inneren Kräfte Irans. Persien schlummert noch, doch von Zeit zu Zeit öffnet es seine Augen und schaut hinüber nach Europa; viele Perser haben für die traurige Lage ihres Vaterlandes volles Verständniss. . ."

Chinesisches Bettlerthum. Maurice Courant, der sich durch langjährigen Aufenthalt in China eine genaue Kenntniss des chinesischen Lebens erworben und gegenwärtig den Lehrstuhl für chinesische Sprache am Collége de France inne hat, veröffentlicht eben in den „Annales des sciences politiques" einen interessanten Artikel über das Vereinswesen im Himmlischen Reiche. Bekanntlich sind die Vereine dort sehr zahlreich: es gibt geheime und öffentliche, humanitäre und ökonomische, religiöse und profane, städtische und ländliche, locale und Kreisvereine. Am interessantesten aber sind die Vereine der Bettler, die ein regelrecht organisirtes Syndicat bilden. Um sich die Bettler vom Leib zu halten, sehen sich die Chinesen gezwungen, sich mit deren Oberhaupt ins Benehmen zu setzen und ihm regelmässig eine bestimmte Summe zu entrichten. Dieser Vorstand hat die Jurisdiction über alle Bettler, die zu seinem Bezirke gehören. Zweimal jeden Monat vertheilt er unter seine Leute je 200 bis 300 Sapeken und ein Pfund Brot; die Widerspenstigen bekommen Stockhiebe. Die Würde des Oberhauptes der Bettler, die schon vor 1000 Jahren in Peking existirte, ist seit dem XVII. Jahrhundert in mehreren Familien erblich, denen von der Staatsbehörde die verschiedenen Bezirke zugewiesen werden. Eine dieser Familien, die der Tchao, hat im Laufe der Jahre ein beträchtliches Vermögen erworben, führt ein luxuriöses Leben und hat zahlreiche Dienerschaft. In den Provinzialstädten bestehen ähnlich organisirte Bettlervereine, und eine Zeitung von Shanghai berichtete neulich, dass ein solcher Bettlerhäuptling sich vor den Thoren der Stadt ein prächtiges Landhaus erbauen liess.

Von einem chinesischen Theaterstück, das ohne Zweifel aus dem Boden des eigentlichen Volksgeistes entwachsen ist und seinen Eindruck auf das Gemüth der Zopfträger nicht verfehlen dürfte, theilt die „Köln. Ztg." nach der „China Review" den Inhalt mit. Der Titel: „Das Weib des Auswanderers" deutet schon an, dass es sich um die merkwürdigen Verhältnisse der unzähligen alljährlich auf lange Zeit ins Ausland wandernden Chinesen handelt. Der Held des Stückes, Namens Lim, aus dem Dorfe Lamje, ist in die Fremde gegangen und hat sein junges Weib unter der Obhut seiner Mutter zurückgelassen. Dreizehn Jahre bleibt er verschollen, und unterdessen kämpfen die beiden Frauen fleissig und redlich um ihr tägliches Brot, wobei die jüngere ihrer Schwiegermutter eine musterhafte Zuneigung und Anhänglichkeit erweist. Schliesslich dringt aber die Noth allzuhart auf sie ein, und sie sehen sich dem äussersten Mangel gegenüber. Da kommt ein Mann aus der Fremde in die Heimat zurück, der den Frauen erzählt, er habe eine Zeitlang mit Lim zusammengearbeitet; dieser sei aber jetzt gestorben. Die beiden Frauen sind über die Nachricht zunächst völlig trostlos, doch gibt gerade dieses Ereigniss die Aussicht auf eine Befreiung aus ihrem Elend. Frau Lim findet wieder Bewerber; ein Mann aus der Familie Son freit um sie und erhält ihr Jawort unter der Bedingung, dass ihre treuverehrte Schwiegermutter sie so oft besuchen dürfe, wie sie wolle. Darauf wird die Hochzeit unter allen üblichen Gebräuchen gefeiert, und nun hat die Noth ein Ende. Alles geht gut, bis eines Tages Son und seine junge Frau bei einem Besuche der Schwiegermutter den todtgesagten Lim antreffen. Da haben wir also einen chinesischen Enoch Arden, der höchstwahrscheinlich bedeutend älter ist als sein bekannter Schicksalsgenosse aus England. In dem chinesischen Stücke kommt es zu einem Process, indem Lim den Son anklagt, ihm sein Weib gestohlen zu haben. Son dagegen bringt die Urkunden seiner Verheiratung vor die Behörden, und die beiden Frauen berichten den ganzen Vorgang der Wahrheit gemäss. Nun wird aber erst die Sache schwierig, da keiner der Ehemänner seinen Anspruch auf die Frau aufzugeben geneigt ist. Glücklicherweise aber war der Fall vor einen chinesischen Salomo gekommen, der auch dafür einen Rath wusste. Die weitere Verhandlung wurde auf den nächsten Morgen vertagt und die doppeltbegehrte Frau bis dahin im Gerichtsgebäude zurückbehalten. Am nächsten Tage erneuert der Richter seinen Vorschlag auf friedlichen Ausgleich, aber wiederum steifen sich beide Parteien auf ihr geschriebenes Recht. Da kommt plötzlich ein Gerichtsdiener mit der Nachricht hereingestürzt, die junge Frau habe sich in der Nacht erhängt. Dadurch bekommt die Verhandlung eine andere Richtung, und es soll nunmehr entschieden werden, wer von den beiden Männern die Kosten des Begräbnisses zu tragen hat. Alsbald hat sich Son, der zweite Mann, davon überzeugt, dass die Ansprüche des Lim doch der Zeitdauer halber gerechter sind, und will nunmehr angesichts der veränderten Sachlage zurücktreten. Daher wird Lim in das alleinige Recht des Ehemannes wieder eingesetzt und soll die Kosten der Beerdigung übernehmen. Natürlich aber kommt es nicht dazu, da die Frau noch lebt und ihr plötzlicher Tod nur vom Richter erdichtet war. Die ganze Erzählung, die etwas ungemein Anmuthendes hat, dürfte trotz ihrer Anklänge an biblische und andere Muster echt chinesischen Ursprungs sein.

Verantwortlicher Redacteur: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

JEDNOTA K POUŽITÍ PRŮMYSLU V PRAZE

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Inv. Čs 8054

XXV. Jahrgang. WIEN, APRIL 1899. Nr. 4 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:

Ganzjährig ö. W. fl. 5.—, M. 10.—, Frs. 12.50 ohne Postversendung.
„ „ „ fl. 5.60, M. 11.20, Frs. 14.— mit „

Insertionsbedingungen

Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite ö. W. fl. 5.—.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

(Fahrordnung vom 1. Mai 1899.)

Am 1. Mai tritt, wie alljährlich, auf den im Betriebe der Südbahn befindlichen Bahnlinien eine neue Fahrordnung in Kraft, welche mehrfache Aenderungen und Verbesserungen enthält.

Die *Frühjahrs-Fahrordnung* in den *Wiener Localstrecken* wird am 12. Mai eingeführt. Die mit diesem Tage eintretende Vermehrung der Züge ist aus dem Localfahrplane vom 1. Mai zu ersehen.

Die mit 1. Mai bei den Schnellzügen eintretenden usuellen Beschränkungen in der Passagieraufnahme und in der Benützung der III. Wagenclasse in der Wiener Localstrecke sind aus dem Localfahrplan zu entnehmen.

Die Tagesschnellzüge von Triest und von Leoben verkehren vom 7. Mai angefangen an Sonn- und Feiertagen von Wiener-Neustadt über Pottendorf—Meidling nach Wien. Von den an Sonn- und Feiertagen in den Abendstunden von Mödling in der Richtung gegen Wien einzuleitenden Erfordernisszügen werden wieder — wie im Vorjahre, — einzelne nicht bis Wien, Südbahnhof, sondern *nur bis Meidling* verkehren, und werden die Reisenden hierauf durch Affichen aufmerksam gemacht und die betreffenden Züge besonders gekennzeichnet werden.

Der Kärntner Schnellzug Nr. 5 wird beschleunigt und um 8.20 Früh (bisher 8.35) in Wien eintreffen. Der Wien—Grazer Personenzug Nr. 12 wird in den Stationen zwischen Wien und Wiener-Neustadt nicht mehr anhalten und derart beschleunigt, dass derselbe bei gleicher Ankunft in Graz statt 4.30 erst um 5.25 Nachmittags von Wien abgehen wird. Der bisher um 1.40 Nachmittags von Wien abgehende ungarische Zug Nr. 34/302 wird schon um 10.50 Vormittags von Wien abgehen und in N.-Kanizsa einen günstigen Anschluss nach Budapest erreichen.

Die Wien—Mürzzuschlager Vergnügungszüge werden vom 14. Mai an nach derselben Fahrordnung wie im vorigen Sommer an allen Sonn- und Feiertagen in Verkehr gesetzt werden. Dieser um 5.10 Früh von Wien abgehende Vergnügungszug wird in Leobersdorf, beziehungsweise Wöllersdorf und in Wiener-Neustadt auf die Schneebergbahn und in ersterer Station überdies auf die k. k. Staatsbahnlinie nach Gutenstein Anschluss finden, und gelten bei diesen Vergnügungszügen ausser den besonders ermässigten, speciellen Fahrkarten auch alle normalmässigen Fahrlegitimationen von Wien und Meidling nach Leobersdorf (beziehungsweise auf die Gutensteiner Linie) und von Wien und Meidling nach Wiener-Neustadt. Im Verkehre mit der Schneebergbahn werden bei diesen Zügen auch directe Wagen von Wien via Leobersdorf—Wöllersdorf bis Puchberg und zurück in Verkehr gesetzt werden.

In Folge der Verschiebungen der bisherigen Lage der Fernverkehrszüge treten auch bei den Zügen der Wiener Localstrecke mehrfache Aenderungen ein, bezüglich welcher auf den Localfahrplan verwiesen werden muss.

Auf der *Pottendorfer Linie* wird der Zug Nr. 1306 später gelegt und erst um 7 Uhr Abends von Wien abgehen.

In der Strecke *Marburg—Laibach* werden die Züge Nr. 40/*b* (Marburg ab 5.10 Früh bis Cilli) und Nr. 18/*b* (Cilli ab 6 Uhr Früh bis Laibach) beschleunigt und zu *einem* Zuge von Marburg bis Laibach vereinigt (Marburg ab 5.05 Früh, Laibach an 9.07 Vormittags). In der Gegenrichtung wird der Zug Nr. 17/*b* (Cilli ab 6 Uhr Abends) bis Marburg ausgedehnt und daselbst um 11 Uhr Abends ankommen. Von Marburg wird um 10.30 Vormittags ein neuer Personenzug abgehen und bis Cilli verkehren.

Auf der Linie *Marburg—Franzensfeste* treten nur geringfügige Modificationen ein, welche aus dem Fahrplan dieser Linie zu entnehmen sind.

Auf der Linie *Kufstein—Ala* wird der Zug Nr. 17 (Bozen—Kufstein) bedeutend rascher verkehren und bei gleicher Abfahrt von Brixen schon um 11.29 Vormittag (statt wie bisher um 12.10) in Innsbruck ankommen. Zur Herstellung eines Anschlusses an den um 8.11 Abends in Wörgl ankommenden Zug Nr. 103 der k. k. Staatsbahn wird in der Zeit vom 1. Juli bis 15. September ein neuer Personenzug von Wörgl um 8.25 abgehen, welcher um 8.48 Abends in Kufstein ankommen und dort Anschluss nach Bayern finden wird. Im Interesse des Localverkehres zwischen Innsbruck und Brenner werden im Hochsommer, d. i. vom 15. Juli bis 15. September folgende neue Personenzüge in Verkehr gesetzt werden, und zwar:

Täglich:

Innsbruck ab 5.15 Früh, Brenner an 6.46 Früh.
Brenner ab 7.09 Früh, Innsbruck an 8.35 Früh.

Ferner an Sonn- und Feiertagen:

Innsbruck ab 3.30 Nachmittags, Brenner an 5.20 Nachmittags.
Brenner ab 8.40 Abends, Innsbruck an 10.10 Abends.

Der schon im Vorjahre bestandene Localzug Innsbruck ab 1.35 Nachmittags bleibt unverändert, während der Gegenzug erst um 6 Uhr Abends (statt 5.30) von Brenner nach Innsbruck abgehen wird.

Auf den Linien der *Graz—Köflacher Bahn* werden ausser den im Vorjahre bestandenen Zügen noch folgende neue Personenzüge, und zwar an Sonn- und Feiertagen verkehren:

Graz ab 6.13 Früh, Köflach an 7.37 Früh, Wies an 8.23 Früh.
Köflach ab 12.49 Nachmittags, Graz an 2.12 Nachmittags.

Wies ab 5.21 Nachmittags, Lieboch an 7.31 Abends (im Anschlusse an Zug Nr. 613, Graz an 8.28 Abends).

Auf der *Ueberetscher Bahn* (Linie Bozen—Kaltern) wird in jeder Richtung ein Zug mehr als bisher verkehren.

Die *Sommerfahrordnung* auf sämmtlichen Linien wird *am 1. Juni* eingeführt und sind die mit diesem Tage eintretenden Zugsvermehrungen in dem Fahrplanplacat für sämmtliche Linien vom 1. Mai l. J. bereits enthalten. Für die Fahrordnung der Züge in den Wiener Localstrecken vom 1. Juni l. J. wird ein neues Placat erscheinen und wird jetzt schon darauf aufmerksam gemacht, dass die beschleunigten Personenzüge um 3.50 Nachmittags von Wien nach Mürzzuschlag und um 6.20 Früh von Mürzzuschlag nach Wien (an 9 Uhr Vormittags) von Anfangs Juni an, und zwar an Wochentagen wieder in Verkehr kommen werden.

Die Fahrpläne in Placat- und Taschenformat, giltig vom 1. Mai l. J., sind an allen Bahnhofscassen, die Taschenfahrpläne der Wiener Localstrecken auch in den Tabaktrafiken in Wien käuflich zu erhalten.

—

Einstellung des Verkehres der St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes-Expresszüge.

Der Verkehr der St. Petersburg—Wien—Nizza-Expresszüge wird mit Ende des Monates April laufenden Jahres für die laufende Wintersaison eingestellt, und zwar wird der letzte Zug nach Nizza (Cannes) am Samstag den 29. April von Wien (Südbahnhof) abgehen. Am Sonntag *den 30. April* wird dieser Luxuszug ab Wien *nicht mehr* in Verkehr gesetzt werden. Von Cannes wird der letzte Zug ebenfalls am 29. April abgehen und am 30. April in Wien eintreffen.

In der Fortsetzung nach Russland wird der letzte Zug am Donnerstag den 27. April von Wien (Südbahnhof) via Nordbahn nach Warschau (St. Petersburg) weitergeführt werden, während der am Dienstag den 25. April von Wien (Südbahnhof) nach Cannes abgehende Zug der letzte ist, welcher direct von Russland aus in Verkehr gesetzt wird.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements:

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7.

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und

elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

ZOLL-COMPASS.

Der V. Jahrgang des „Zoll-Compass" wird, gleichwie der III., beziehungsweise der Ergänzungsband desselben (IV. Jahrgang) *lieferungsweise* zur Publication gebracht, und die einzelnen Lieferungen erscheinen nach Maassgabe der eintretenden Veränderungen in den betreffenden Zolltarifen.

Der gestellten Aufgabe, die für unseren Aussenhandel wichtigsten Länder successive in den Rahmen dieses Jahrbuches einzubeziehen, wird der erscheinende V. Jahrgang durch Neuaufnahme der Zolltarife der *australischen Colonien, Niederländisch-Indiens* und der *Philippinen* entsprechen.

Von dem in 20 Lieferungen erscheinenden V. Jahrgang sind bisher 12 Lieferungen publicirt worden, enthaltend die Tarife von Rumänien, Argentinien, Russland, Britisch-Indien, China, Japan, Korea, Persien, Oesterreich-Ungarn, Schweden, Norwegen, Helgoland, Italien, Argentinien (II. Auflage), Deutschland, Frankreich, Griechenland, Belgien, Vereinigte Staaten von Amerika, Schweiz und Vereinigte Staaten von Amerika (II. Auflage).

Preis per Lieferung 45 kr. = 90 Pfg.

Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. Für *Deutschland* alleiniger Vertrieb durch E. S. Mittler & Sohn, Berlin S. W. 12, Kochstrasse 68—70.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums.

Volkswirthschaftlicher Verlag Alexander Dorn

Prämiirt: Paris 1889. **WIEN, I. Riemergasse Nr. 10.** Prämiirt: Chicago 1893.

Telephon Nr. 6127.

Soeben erschienen

Bestes Hilfsbuch für Export und Import.

EXPORT-COMPASS 1898/99.

XI. Jahrgang.

Commercielles Jahrbuch für die Interessenten des österr.-ungar. Ausfuhrhandels.

Adressen-Verzeichnisse aus officiellen Quellen.

Besonders wichtig:

Durch Vermittlung des k. u. k. Ministeriums des Aeussern von den k. u. k. österr.-ungar. Consularämtern erhoben:

Alle nennenswerthen, am Importhandel betheiligten Industrie- und Handelsfirmen in

Indien, China, Japan, Korea und Australien.

Von den österr. und ungar. Handelskammern angelegte Verzeichnisse der exportirenden Firmen Oesterreich-Ungarns, nach Branchen geordnet.

Das Werk enthält alle nothwendigen Informationen für den ausländischen Handel, so u. A.:

Bestehende Handelsverträge Oesterreich-Ungarns mit anderen Staaten.

Verzollungsvorschriften in den für den Export Oesterreich-Ungarns wichtigeren Ländern.

Rathschläge der k. u. k. Consularbehörden im Auslande.

Währungs-, Münz-, Mass- und Gewichtswesen, Usancen, Wechselordnungen und Wechselstempel der wichtigsten auswärtigen Plätze.

Vorschriften über die Behandlung österr. Handelsreisender, sowie der von ihnen mitgeführten Muster in den wichtigeren Staaten.

Speditionsfirmen aller wichtigeren Plätze Europas.

Ladenpreis eleg. geb. 6 fl. — 10 Mark.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE

TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF. NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BOEHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres. **Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".** Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Indien—China—Japan.

Dreizehn Fahrten von Triest, resp. Fiume mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Karrachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama (diese beiden Häfen werden alternativ nur jeden zweiten Monat berührt) und Kobe. **Auf der Ausfahrt kann Venedig facultativ angelaufen werden.** Anschluss in Bombay an die Dampfer der directen Linie Triest—Bombay. — In den Zwischenhäfen, Bombay ausgenommen, können Abfahrten und Ankünfte früher oder später erfolgen. Der Aufenthalt in Fiume auf der Rückfahrt kann um die für die Lade- und Umladeoperationen nöthige Zeit verlängert oder verkürzt werden. Ausser den oben bezeichneten Häfen können sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Echellen China oder Japans oder Manila berührt werden.

Directer Dienst Triest—Bombay.

Abfahrt von Triest am 3. der Monate Jänner, Februar, März und am 12. März; ferner am 3. der Monate April, Mai, Juli, September, October, November und December, mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Bombay. — Die Ankünfte und Abfahrten in den Zwischenhäfen können verfrüht oder verspätet werden, jedoch ohne das linearmässige Eintreffen in den Endhäfen zu beeinträchtigen. Anschluss in Bombay in beiden Richtungen an die Dampfer der Indo China-Japan-Linie.

Triest—Calcutta.

Abfahrt von Triest am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Juni, August, September, October, November, December mit Berührung der Häfen Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta. Auf den Hin- und Rückfahrten können Ceconada, Madras und andere Häfen der Coromandel-Küste angelaufen werden. Auf den Rückfahrten ist die Berührung der Burmanischen Reishäfen sowie anderer Echellen des Rothen und Adriatischen Meeres facultativ. Das Anlaufen von Bombay und Massaua auf den Hinfahrten und von Venedig auf den Rückfahrten ist bei allen Reisen facultativ.

Mercantildienst nach Brasilien.

Gemeinschaftsdienst mit der „Adria". Von Triest, resp. Fiume je eine Abfahrt in den Monaten Jänner, Februar, März, April, Mai, drei Abfahrten im Juli, zwei Abfahrten im August, zwei Abfahrten im September, zwei Abfahrten im October, eine Abfahrt im November und eine im December. Berührung der Häfen Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in Cattaro Freitag 12 Uhr Mittags, berührt.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag $2^1/_2$ Uhr Nachm., in Triest Samstag $5^1/_2$ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich** *A* und in Cattaro an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari** und **Brindisi**.

Linie Triest—Metkovich *A*.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in Metkovich Freitag $4^1/_2$ Uhr Nachm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag $1^1/_2$ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in Spalato an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie Triest—Cattaro.

Linie Triest—Metkovich *B*.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogoznizza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 8 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in Spalato an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht, Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag $6^1/_2$ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankunft in Triest den darauffolgenden Tag $6^1/_2$ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch $2^1/_2$ Uhr Nachmittags, in Zara Donnerstag 5 Uhr Nachm., berührt.: Cherso, Rabaz, Malinska, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Maozo.

Retour ab **Zara** Sonntag $5^1/_2$ Uhr Früh, in Pola Montag 4 Uhr Früh

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag $7^1/_2$ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogoznizza, Traù, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 11 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara**.

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Brindisi, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert.. Auf der Rückfahrt von **Bari** und **Brindisi** Anschluss in **Cattaro** nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 7 Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogoznizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch $11^1/_2$ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 6 Uhr Früh über Brindisi.

Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A**.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende August.

Von **Alexandrien** ab Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Saïd, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattachia, Alexandrette, Meryna, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., an in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh.

*) Am 3., 10., 17., 24. und 31. Jänner, 7., 14., 21. und 28. Februar, 7., 14., 21. und 28. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5., 12., 19. und 26. September, 3., 10., 17., 24. und 31. October, 7., 14., 21. und 28. November, 5., 12., 19. und 26. December.

**) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3., 10., 17. und 24. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

Anschluss in **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt in **Smyrna** (in den Monaten vom September bis Ende März) auf der Hinfahrt nach **Candien, Cerigo** etc. (**Thessalische Linie B**, Rückfahrt).

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag $11^1/_2$ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Pirkus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 4 Uhr Nachm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschluss in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt nach **Albanien** und **Dalmatien** (**Dalmatinisch-Albanesische Linie, Rückfahrt**), weiters in **Corfu** oder **Santi Quaranta** aus **Albanien** nach **Triest** (Linie **Triest—Constantinopel**, Rückfahrt); in **Corfu** auf der Hinfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch-Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt nach **Candien** etc. (**Thessalische Linie A**, Rückfahrt).

Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, berührt Ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh (nur auf der Hinfahrt). Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 2 Uhr Nachm., in Odessa Montag 9 Uhr Früh, berührend: Burgas, Varna, Costanza. Rückfahrt ab **Odessa** jeden Montag 4 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 10 Uhr Vorm.

Griechisch-Orientalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Smyrna, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vorm.

*) Am 1., 15. und 29. Jänner, 12. und 26. Februar, 12. und 26. März, 9. und 23. April, 7. und 21. Mai, 4. und 18. Juni, 2., 16. und 30. Juli, 13. und 27. August, 10. und 24. September, 8. und 22. October, 5. und 19. November, 3., 17. und 31. December.

**) Am 9. und 23. Jänner, 6. und 20. Februar, 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

Anschluss in Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie B, Rückfahrt) und überdies in den Monaten vom September bis Ende März auch auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

Griechisch-Orientalische Linie *B*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Chios, Smyrna, Vathy, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vormittags.

*) Am 8. und 22. Jänner, 5. und 19. Februar, 5. und 19. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 15. und 29. October, 12. und 26. November, 10. und 24. December.

**) Am 2., 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22. Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. September, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 19. December.

Anschluss in **Piräus** an die **Eillinie Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** in den Monaten vom September bis Ende März auf der Hinfahrt nach **Caramanien** und **Syrien** (**Syrisch-Carramanische Linie, Rückfahrt**); in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa**, sowie an die **Donaulinie**.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis **Smyrna** geführt werden. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Eillinie Triest—Alexandrien**.

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 12 Uhr Mittags, in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, berührt.: Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von **Galatz** jeden Mittwoch 9 Uhr Früh, in Constantinopel Sonntag 8 Uhr Früh. (Burgas, Varna nur auf der Rückfahrt, Braila nur auf der Hinfahrt.)

Anschluss in Constantinopel an die Rückfahrt der Griechisch-Orientalischen und der Syrisch-Caramanischen Linie.

Thessalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag $6^1/_2$ Uhr Früh, berührend: Fiume, Valona, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Pirkus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

*) Am 5 und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung. Die Rückfahrt ist weiters im Anschluss an die Hinfahrt der Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie der **Griechisch-Orientalischen** Linie **A**. In **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Eillinie Triest—Alexandrien**.

Thessalische Linie *B*.

Von **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh, berührend: Durazzo, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zantè, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Pirkus, Volo, Smyrna, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Dienstag 12 Uhr Mittags.

*) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

**) Am 7. und 21. Jäoner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November, 9. und 23. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Smyrna** (vom September bis Ende März) auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Syrisch-Caramanischen** Linie; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Von **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu nächsten Mittwoch $9^1/_2$ Uhr Vorm., berührend: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Brindisi (Bari und Brindisi nur auf der Hinfahrt), Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu. Retour von Corfu Donnerstag $8^1/_2$ Uhr Früh, an Triest Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in Cattaro auf der Rückfahrt von Bari und Brindisi nach Dalmatien mit der rückkehrenden Dalmatinisch-Albanesischen Linie; in Santi Quaranta auf der Hinfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel, sowohl nach Triest als nach Constantinopel.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** ab jeden Freitag $4^1/_2$ Uhr Früh, in Prevesa den gleichen Tag 5 Uhr Nachm., berührend: Sajada, Parga, Sta. Maura. Rückfahrt ab **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu den gleichen Tag $6^1/_2$ Uhr Abends. Anschluss in Corfu an die Rückfahrt der Eillinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Anmerkung. Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

(Oceanischer Dienst siehe vorhergehende Seite.)

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

Mai 1899. Nr. 5.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 5 fl. = 10 Mark.

INHALT: Die englisch-französische Convention vom 21. März 1899. Von Dr. H. Schwogel. — Die transafrikanische Eisenbahn. — Chinas Handelsbilanz. — Die Handelsverhältnisse in Kamerun. — Im Borotse-Gebiete. — Chronik. — Miscellen: Die chinesische Glasindustrie.

DIE ENGLISCH-FRANZÖSISCHE CONVENTION VOM 21. MÄRZ 1899.

Von *Dr. H. Schwegel.*

Am 21. März d. J. wurde von Lord Salisbury und dem Botschafter der französischen Republik, Paul Cambon, eine Declaration signirt, welche die Abgrenzung der britischen und französischen Einflusssphären in Centralafrika zum Gegenstande hat. Ihrer äusseren Form nach erscheint sie als ein Nachtrag zu der am 14. Juni v. J. von Hanoteaux und Monson als Vertretern Frankreichs und Grossbritanniens abgeschlossenen Nigerconvention; sie ist in der That eine glückliche Ergänzung dieses Hauptvertrages, indem sie die durch ihn offen gelassenen und nach der Niederwerfung des Mahdismus acut gewordenen Besitzfragen in präciser und definitiver Weise regelt.

Noch sind die Tage in unser Aller Erinnerung, da die Nachricht von dem in Faschoda erfolgten Zusammentreffen der Mission Marchand mit dem nilaufwärts dringenden, siegreichen Sirdar Kitchener den Ausbruch eines Conflictes zwischen den beiden grossten Colonialmächten Afrikas zu bedeuten schien. „L'heure de la diplomatie avait sonnée." Der Weisheit der Staatsmänner ist es gelungen, die zwischen den zwei Nationen drohende ernste Verstimmung zu beseitigen und Wirkungen vorzubeugen, welche leicht über ihre Ursachen weit hinausgewachsen wären.

Die letzte Trübung aufgehoben zu haben, ist das Hauptverdienst des Abkommens vom 21. März. Dieser Umstand gibt ihm eine besondere Bedeutung; er schafft ihm den Beifall der Einsichtigen in Frankreich wie in England.

Nachstehend der Text der Declaration in der dem englischen Parlamente vorgelegten Fassung:

„The undersigned, duly authorised by their Governments, have signed the following declaration:

The IVth Article of the Convention of June 14, 1898, shall be completed by the following provisions, which shall be considered as forming an integral part of it:

1. Her Britannic Majesty's Government engages not to acquire either territory or political influence to the west of the line of frontier defined in the following paragraph, and the Government of the French Republic engages not to acquire either territorry or political influence to the east of the same line.

2. The line of frontier shall start from the point where the boundary between the Congo Free State and French territory meets the water-parting between the watershed of the Nile and that of the Congo and its affluents. It shall follow in principle that water-parting up to its intersection with the 11th parallel of north latitude. From this point it shall be drawn as far as the 15th parallel in such a manner as to separate in principle the kingdom of Wadai from what constituted in 1882 the province of Darfur; but it shall in no case be so drawn as to pass to the west beyond the 21st degree of longitude east of Greenwich (18 deg. 40 min. east of Paris), or to the east beyond the 23rd degree of longitude east of Greenwich (20 deg. 40 min. east of Paris).

3. It is understood in principle that to the north of the 15th parallel the French zone shall be limited to the north-east and east by a line which shall start from the point of intersection of the Tropic of Cancer with the 16th degree of longitude east of Greenwich (13 deg. 40 min. east of Paris), shall run thence to the southeast until it meets the 24th degree of longitude east of Greenwich (21 deg. 40 min. east of Paris), and shall then follow the 24th degree until it meets, to the north of the 15th parallel of latitude, the frontier of Darfur at it shall eventually be fixed.

4. The two Governments engage to appoint commissioners who shall be charged to delimit on the spot a frontier line in accordance with the indications given in paragraph 2 of this declaration. The result of their work shall be submitted for the approbation of their respective Governments.

It is agreed that the provisions of Article IX. of the Convention of June 14, 1898, shall apply equally to the territories situated to the south of the 14 deg. 20 min. parallel of north latitude, and to the north of the 5th parallel of north latitude, between the 14 deg. 20 min. meridian of longitude east of Greenwich (12th degree east of Paris) and the course of the Upper Nile.

Done at London, March 21, 1899.

Salisbury.
Paul Cambon."

Indem die vorstehende Convention Frankreich für die förmliche Verzichtleistung auf jeglichen Einfluss im oberen Nilbecken durch die Ueberlassung der nördlichen und östlichen Ufergebiete des Tschadsees entschädigt, sanctionirt sie im Wesentlichen nur den von den beiden vertragschliessenden Theilen bereits vor ihrem Inkraft-

treten thatsächlich innegehabten Besitzstand. England, das mit dem Siege von Chartum die wohlvorbereitete Wiedereroberung des Sudan bewerkstelligt hatte, glaubte nicht zugeben zu können, dass der Oberlauf des Flusses, welcher den Lebensnerv Egyptens bildet, in das Herrschaftsgebiet einer fremden Macht falle. Schon im März 1895 hatte die englische Regierung, in Vorahnung der kommenden Dinge, durch den Mund des damaligen Unterstaatssecretärs Sir Edward Grey die Erklärung abgeben lassen, dass das Nilthal in die britische Einflusssphäre inbegriffen sei, und dass sie jeden Versuch einer anderen Macht, in demselben festen Fuss zu fassen, als einen unfreundlichen Act ansehen müsse. Ein Vordringen der Franzosen über Faschoda und die dadurch hergestellte Communication ihrer west- und centralafrikanischen Besitzungen mit der Colonie von Dschibuti am afrikanischen Osthorne hätte nicht nur diesen Fall eintreten lassen, sondern auch die von England niemals verhehlte Ambition einer fortlaufenden Verbindung Egyptens mit dem Cap der guten Hoffnung für immer unterbunden.

Man kann nicht leugnen, dass eine von diesen Gesichtspunkten ausgehende Rivalität der beiden Staaten die afrikanische Colonialpolitik durch längere Zeit beherrscht hat.

Der Vortheil in diesem Wettstreite war von Anfang an nicht auf der Seite Frankreichs; denn als, verhältnissmässig spät, dessen Bestrebungen bezüglich des Nils bestimmter zu Tage traten, hatte die Politik Englands schon lange feste Formen angenommen und schritt sicher vorwärts auf dem Wege, den ihr der Laut des grossen Flusses vorzeichnete. Nach der endgiltigen Vernichtung des Chalifa wird es ihre Aufgabe sein, die ausgedehnten Gebiete von Kordofan, Darfur, der Bahr-el-ghazâl- und Aequatorialprovinz mit Egypten und der übrigen Welt in Verkehr zu setzen. Schon zieht, um der Zukunft zu dienen, in der Nachhut des englischen Heeres die Linie der Eisenbahn.

Ob es den Franzosen ebenso schnell gelingen wird sich ihrerseits in intensiver Weise der Territorien zu bemächtigen, die ihnen durch das Abkommen vom 21. März zugefallen sind? Der Besitz des nördlichen und östlichen Ufers des Tschadsees sichert ihnen den überwiegenden Einfluss im centralen Afrika. Zwar hatte schon das im Jahre 1890 mit England getroffene Uebereinkommen ihnen das Nordufer des Sees zugesprochen; die Convention vom 14. Juni v. J. vollends hatte ihnen auch dessen Ostufer bis zum Schariflusse überlassen. Doch war für die Abgrenzung dieser Besitzungen gegen Osten keine bestimmte Linie gegeben, und man konnte daher die Verbindung der nördlich und westlich des Tschadsees gelegenen französischen Besitzungen mit dem Ubangi nicht anders als unzureichend nennen. Dem ist heute nicht mehr so. Die in den §§ 2 und 3 der Declaration festgesetzte Grenze sichert Frankreich die weiten, östlich und nordöstlich des Tschad gelegenen Gebiete von Baghirmi, Wadai, Kanem, Borku und Tibesti, die, an sich werthvoll, noch werthvoller erscheinen durch ihr Verhältniss zu den bisherigen Besitzungen Frankreichs, deren Continuität sie nunmehr herstellen, von Algier und Tunis bis zum Congo, vom Senegal und der Guineaküste bis zum Rande der libyschen Wüste.

Im Uebrigen bleibt ein bestimmtes Urtheil über die Bedeutung der neuen Erwerbungen als solcher der Zukunft vorbehalten; heute sind die wirthschaftlichen Verhältnisse Centralafrikas noch sehr unerforscht. Tibesti, das Gebirgsland, welches nunmehr die Nordostgrenze Frankreichs bildet, ist durch die von Nachtigal im Jahre 1869 ausgeführte Expedition näher bekannt geworden. Seine zumeist kahlen, bis zu 8300 Fuss aufragenden Gebirgszüge sind die Wohnstätten einer spärlichen Bevölkerung, von der ein schwunghafter Handel kaum zu erwarten sein wird. Baghirmi, ein ziemlich ebenes, gegen Norden sanft abfallendes Land, hat eine durchschnittliche Höhe von 950 Fuss über dem Meeresspiegel. Durrah, Hirse, Reis, Bohnen sind die Producte seines Bodens und die wichtigsten Nahrungsmittel seiner Bewohner. Wadai, angeblich der mächtigste Eingeborenenstaat des centralen Sudan und ein Hauptherd des mohammedanischen Fanatismus, soll nach Schätzungen auf einem Flächenraume von circa 170.000 Quadratmeilen eine theils aus Negern, theils aus Arabern bestehende Bevölkerung von $2^1/_2$ Millionen Seelen haben. Seine bewaffnete Macht besteht nach den Angaben Dr. Barth's vornehmlich aus Cavallerie, die, zwar schlecht bewaffnet, aber vorzüglich beritten, vermuthen lässt, dass sich der Uebergang der Gewalten in jenen Gebieten nicht unblutig vollziehen wird. Die Ostgrenze Wadais gegen Darfur ist unbestimmt und dürfte mit den Machtverhältnissen der Eingeborenenherrscher gewechselt haben. Der § 4 der Convention hat daher die Aufstellung einer neuen Grenzlinie zur Aufgabe einer gemischten aus englischen und französischen Vertretern zusammenzusetzenden Commission gemacht, deren Wirkungskreis indess durch den im Vertrage festgesetzten Spielraum beschränkt ist. Ohne Zweifel werden die Abgrenzungsarbeiten auf der Basis gegenseitigen Entgegenkommens einen raschen Verlauf nehmen. Die Grenze der Länder wird sodann im Wesentlichen in der Wasserscheide ihrer grossen Flussgebiete verlaufen und sich an die natürlichen Bedingungen der Bodengestaltung anlehnen, welche ihr Zweckmässigkeit und Bestand verleihen werden. In commercieller Hinsicht wird ihre Bedeutung allerdings durch den § 1 der Declaration abgeschwächt, welcher das in der Convention vom 14. Juni 1898 für die Nigergebiete auf die Dauer von 30 Jahren vereinbarte handelspolitische Regime der Gleichberechtigung der Angehörigen beider Staaten für einen gleichen Zeitraum auf den wichtigsten Theil der vom neuen Abkommen betroffenen Territorien ausdehnt. Darnach hat innerhalb der im § 4 der Declaration bezeichneten gemeinsamen Zone für die Angehörigen des einen der beiden Staaten und ihre Güter rücksichtlich der Flussschiffahrt, des Handels, der Zölle, Steuern und anderen Abgaben dieselbe Behandlung platzzugreifen, welche der die Territorialhoheit ausübende Staat auf seine eigenen Bürger anwendet.

Die Etablirung dieses Freihandelsgebietes hat die Vermuthung nahegelegt, dass es dem unter gleichen Bedingungen überlegenen Handel Englands gelingen werde, den Verkehr Centralafrikas dauernd nach Egypten abzuleiten. Man verkennt in Frankreich nicht diese Gefahr und man ist sich der Mittel bewusst, deren es bedarf, um ihr zu begegnen. Es gilt, über das weite Colonialreich ein Netz von Communicationen zu breiten, das es mit Leben erfülle. Es gilt, den Regionen Innerafrikas einen Ausweg nach Norden zu bahnen und sie über Algier und Tunis mit Frankreich zu verbinden, welches das Herz des grossen Körpers ist. Der Generalgouverneur von Algerien hat das Schlagwort einer „activen Saharapolitik" ausgegeben, und das blendend schöne Project der Transsaharabahn, einst aus vollwichtigen Gründen zurückgestellt, steht neuerdings im Vordergrunde einer Discussion, die sich nur mehr um die Linienführung eines Schienenweges dreht, über dessen principielle Nothwendigkeit Uebereinstimmung herrscht. Verschiedene Vorschläge liegen für die Wüstenbahn vor. Nach dem einen wäre sie im Anschlusse an die westalgerische Linie Arzew—Ain Sefra längs der marokkanischen Grenze über Tidikelt und Tuat nach Timbuktu zu führen. Nach einem zweiten Projecte, welches Leroy-Beaulieu mit dem Aufgebote seiner scharfen Argumentation vertheidigt, hätte ein dem Hafen von Marseille gerade gegenübergelegener Punkt der algerischen Küste — also Algier, Bougie oder Philippeville — der Ausgangspunkt der Linie zu sein. Von Biskra, bis wohin die bestehende Trace zu benützen wäre, ginge die Bahn über Tugurt und Uargla längs des unterirdischen Flusslaufes des Igharghar nach dem Berg-

lande von Hogar, der Heimat der Tuareg, von wo aus auch die Verbindung mit dem Tuat durch eine Zweigbahn gesucht werden müsste. Ueber Air, ein Culturland inmitten der Wüste, zöge die Hauptlinie weiter nach dem Nord- oder Ostufer des Tschadsee.

Das Sonderinteresse Tunesiens hat ein drittes Project aufgestellt, welches indess neben den beiden vorstehenden kaum ernstlich in Betracht kommt.

Die Vortheile einer Bahn nach Timbuktu sind nicht zu leugnen. Sie liegen nicht minder in dem Endziele als in den Zwischenstationen, den reichen und grossen Oasen von Tuat, Tidikelt und Gurara, deren Angliederung an Algier ein neuer Fortschritt in der beharrlichen Arbeit wäre, welche Frankreich an der Südostgrenze des abbröckelnden Sultanates von Marokko verrichtet. Anderseits gravitirt jedoch der Verkehr von Timbuktu naturgemäss nach dem Senegal, und aus einer Verbindung des Nigerknies mit dem nordafrikanischen Küstengebiete könnte eine gefährliche Concurrenz für die Eisenbahnlinien erwachsen, welche die Franzosen an der Westküste Afrikas gebaut haben und noch planen.

Dagegen ist in der durch das neue Abkommen hervorgerufenen Nothwendigkeit des raschen Vordringens ins innerste Afrika ein starker Anwalt dem Projecte erstanden, welches die Bahn von Algier direct nach dem Tschadsee führen will. Dorthin hat sich der Schwerpunkt der Afrika-Politik Frankreichs verschoben; dort streben die entfernten Theile des französischen Colonialbesitzes zusammen; von dort muss ihnen ein Ausgang eröffnet werden, welcher mit den Hilfsmitteln des Verkehres die Entfernung zwischen Frankreich und seinen Tropenländern aufhebt. Dieser grosse und schöne Gedanke muss rasch verwirklicht werden, wenn nicht ein anderer Schienenweg, der Cairo mit dem Cap verbinden wird, die Achse der afrikanischen Politik werden soll.

Man hat es im Abkommen vom 21. März vermieden, einer Frage näher zu treten, für welche, weil sie eine internationale ist, die Competenz zweier Mächte allerdings nicht ausreicht, wir meinen die Frage Egyptens. Dieses negative Resultat hat in Frankreich Zustimmung gefunden, wo man glaubte die Lösung dieser Angelegenheit der Zukunft vorbehalten zu sollen. Die Convention als solche hat aber auch in England befriedigt, dessen äusserer Erfolg durch den Anfall des oberen Nilthales scheinbar der grössere ist. Nur in Italien hat die Besitzergreifung des tripolitanischen Hinterlandes durch Frankreich eine gewisse Verstimmung hervorgerufen, welche sogleich in einer Interpellation der Senatoren Camporeale und Vitelleschi zum Ausdrucke kam, durch die beruhigenden Erklärungen der französischen Regierung theilweise wieder beseitigt wurde, dann aber doch in den letzten politischen Krisen des Königreiches eine starke Rolle gespielt hat.

Der 21. März 1899 wird in der Geschichte Afrikas nicht übersehen werden können; mit diesem Tage wurde die Vertheilung des afrikanischen Continentes vollendet. Den Völkern, welche sich seiner bemächtigt haben, fällt die Aufgabe zu, die weiten Gebiete zu erforschen und in fruchtbarer Arbeit ihre Hilfskräfte zur Verwerthung zu bringen.

Wenn die Locomotiven von Algier nach dem Herzen Afrikas eilen werden, werden sie eine neue Welt eröffnen. Vielleicht wird es dann wieder Frankreich sein, von wo über den schwarzen Continent jener Morgen aufgehen wird, der schon oft auch die Völker Europas erweckt hat.

DIE TRANSAFRIKANISCHE EISENBAHN.

I.

Noch ist die sibirische Bahn nicht vollendet, dieses gigantische Unternehmen, das einen Schienenstrang von Europa bis an die chinesische Küste legt, und schon ist ein neues Project aufgetaucht, das noch grösser und kühner angelegt erscheint. Es handelt sich um nichts weniger als die Herstellung eines Schienenweges von der Nordküste Afrikas bis zur Südspitze des schwarzen Continents, der bis vor Kurzem noch mit Recht der unerforschte hiess. Vor einem Decennium noch wiesen die Karten Centralafrikas weisse leere Räume auf, und nunmehr sollen auch dort die schwarzen Linien eingezeichnet werden, die die modernen Culturwege bezeichnen. Der Plan einer afrikanischen Bahn vom Cap bis Cairo ist mit dem Moment seiner Verwirklichung nahe gerückt worden, da Mr. Cecil Rhodes und die Chartered Company die Idee aufgegriffen. In Rhodes verkörpert sich die britische Unternehmungslust, die ebenso kühn und energisch als weitblickend auch das weitestgesteckte Ziel unermüdlich verfolgt und auch sicher erreicht. Bekanntlich hat Mr. Rhodes Unterhandlungen mit den Regierungen in London, Berlin und Brüssel wegen der Herstellung einer transafrikanischen Telegraphenlinie und finanziellen Unterstützung der projectirten Riesenbahn gepflogen. Scheint zwar die Telegraphenlinie durch Afrika in den Unterhandlungen mit Berlin und London gesichert worden zu sein, so ist das Ergebniss derselben betreffend den Bau der transafrikanischen Bahn, die entweder durch deutsches oder belgisches Colonialgebiet geführt werden muss, noch nicht feststehend. Rhodes forderte sowohl von der englischen als der deutschen Regierung eine Zinsengarantie für die transafrikanische Bahn, doch hat es den Anschein, als ob sich keine der beiden Regierungen zur Uebernahme eines solchen finanziellen Risicos entschliessen könnte. Doch wenn auch Mr. Rhodes bei der englischen und deutschen Regierung nicht den finanziellen Rückhalt findet, den er suchte, so ist dies noch keineswegs identisch mit einer Aufgabe des Projectes der transafrikanischen Bahn. Die Erklärungen, die Mr. Rhodes in der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung der British South Africa Company gegeben hat, lassen darauf schliessen, dass versucht werden wird, die transafrikanische Bahn etappenweise, bloss unter Inanspruchnahme privaten englischen und vielleicht auch deutschen Capitals fertigzustellen. Vorläufig will Mr. Rhodes und die British South Africa Company den Schienenstrang bis an die Nordgrenze von Rhodesia führen. Nach einer kurzen Darlegung kleinerer Eisenbahnbaupläne der Chartered Company erörterte Mr. Rhodes in der Generalversammlung der British South Africa Company das Project der Verlängerung der bereits in Betrieb befindlichen Eisenbahn von Buluwayo bis zur Nordgrenze von Rhodesia. Zunächst habe er, führte Rhodes dabei aus, an eine Garantie der Regierung gedacht, zumal ja die Uganda-Bahn z. B. gänzlich auf Staatskosten erbaut worden sei, also die Garantie einer 3percentigen Verzinsung nicht eben ein so grosses Opfer darstelle. Das indess habe die Regierung nach langer Unterhandlung abgelehnt. Nicht vom Cabinet, sondern von der Staatsschatzverwaltung habe er den abschlägigen Bescheid erhalten. Nach seiner Rückkehr schlug er dann vor, nur die Linie Vryburg—Buluwayo zu garantiren und erhielt eine Zusage, aber unter Bedingungen, auf die er nicht eingehen konnte. Somit wäre er vor der Möglichkeit gestanden, dass die ihm am meisten am Herzen liegende Bahn, die den Norden von Rhodesia erschliessen soll — und ohne das hat sein Besitz ja keinen Zweck — ad calendas graecas vertagt werden musste. Indess kam man zum Beschluss, dass die British South Africa Company die Bahn bis zur Grenze bauen wollte. Auf eine Anfrage nach der Höhe der

Garantie erwiderte hier Rhodes, dass sie 900.000 £ für den Ausbau zum Zambesi betragen hätte. Der Gedanke, *die Bahn bis Egypten zu führen*, möge nun später kommen, vorläufig handle es sich nur darum, das eigene Gebiet zu erschliessen, und zu dem dazu nöthigen Bahnbau hätten zunächst die Minengesellschaften in Rhodesia sich bereit erklärt, auf der 3percentigen Basis 450 000 £ bis 500.000 £ zu zeichnen. Das genüge für weitere 150 Meilen, und es verbleiben noch 750 Meilen bis zum deutschen Territorium.

Insgesammt stehen der Chartered Company bereits 1,700.000 £ zur Disposition, womit schon 500 Meilen der Eisenbahn weiter gebaut werden können.

In einem überaus bemerkenswerthen Artikel der „Times" vom 27. März d. J., der „German and British Co-operation in Afrika" überschrieben ist, werden die Chancen einer Durchführung des Rhodes'schen Eisenbahnprojectes auf Grund seiner Unterhandlungen in Berlin sehr günstig beurtheilt. Es heisst in dem betreffenden Artikel:

„In Bezug auf die transafrikanische Bahn ist das Resultat der Rhodes'schen Verhandlungen in Berlin die principielle Annahme der Fortführung der Bahn durch deutsches Gebiet über eine Strecke von 600 Meilen gewesen zur Verbindung des rhodesischen Bahnsystems vom Südende des Tanganyika mit der Linie zur Ostküste in Uganda. Ob dieser Theil der Bahn mit deutschem Gelde unter deutscher Leitung mit oder ohne eine Garantie der deutschen Regierung erbaut werden wird oder mit englischem Capital unter englischer Leitung mit oder ohne Garantie der britischen Regierung, das bleibt späterer Entscheidung vorbehalten. Ein Vortheil, der sich aus der industriellen Zusammenarbeit der beiden Länder ergäbe, wäre der, dass der Bau der deutschen Strecke zugleich mit dem Bau der englischen in den weiter südlich gelegenen Regionen unternommen werden könnte. Man schätzt, dass die Fertigstellung der Linie von Buluwayo bis zur Südspitze des Tanganyika, wenn stückweise vorgenommen, in fünf Jahren erfolgen könne. Sollten deutsche Financiers in Folge der letzten Unterhandlungen in Berlin und in Folge des Interesses, das der deutsche Kaiser an dem Plane nimmt, sich entschliessen, das Capital für den Bau der 600 Meilen durch deutsches Gebiet aufzubringen, dann würden voraussichtlich die Vermessungen und der Bau in derselben Zeit erfolgen können wie der der schon vermessenen britischen Linie. Thun die deutschen Capitalisten das nicht, so ist es wahrscheinlich, dass späterhin Unterhandlungen wieder aufgenommen werden zwischen der deutschen Regierung und Mr. Rhodes, und dann dürfte das ganze Unternehmen von britischem Capital auf britischen Linien ausgeführt werden. Es ist also begreiflicherweise möglich, dass nach fünf Jahren der erste Durchgangszug der Bechuanaland-Bahn den High Commissioner von Capstadt zur Eröffnung der Bahn an die Gestade des Tanganyika führt und dort eine deutsche Locomotive findet, die ihn weiter über die deutsche Strecke gen Norden bringt, so dass vermittelst nachbarlicher Gefälligkeit der englische Vertreter, wenn inzwischen die Nilbahn auch von Khartum weitergeführt ist, ohne Unterbrechung an die Küste des Mittelmeeres reisen kann.

Die Durchfuhrung dieses Planes in so kurzer Zeit hängt zum Theil von der Stellung der beiden betheiligten Staaten ab: die Thätigkeit der Industrie allein wird es nicht möglich machen. Wenn die Regierungen darin übereinstimmen, dass das Ziel wünschenswerth ist und jede an ihrem Theil die Garantie für die betreffende Strecke übernimmt, so ist kaum daran zu zweifeln, dass die Fertigstellung der transafrikanischen Bahn in sehr kurzer Zeit vollendete Thatsache werden wird. Die deutschen Financiers warten auf die Entscheidung ihrer Regierung und diese hinwiederum vermuthlich darauf, wie sich die englische aussprechen wird. Fraglos wird die Entscheidung des einen Staates die des anderen beeinflussen, und die Erwägungen, die sich den finanziellen Berathern beider Länder darbieten, werden sich einfach auf das Verhältniss der Kosten zum empfangenen Werthe beziehen. Der Vorschlag der englischen Gesellschaft ist dem Publicum schon lange bekannt. Wir wissen, dass die Kosten der Strecke zum Tanganyika noch auf weitere 5,000.000 £ veranschlagt und für die bestehende Linie 2,000.000 £ verausgabt worden sind. Wir wissen also genau, was unsere Regierung zu garantiren übernimmt. Die neue Perspective, die diese Angelegenheit durch die Geneigtheit der deutschen Regierung zur Mitarbeit an dem Plane erhält, ist bedeutsam für die Grösse des Werthobjectes, das wir für unsere Ausgaben erhalten. Es verlautet, dass die Vorbereitungen für den Bau einer Strecke der Bahn über deutsches Gebiet nicht bis zu dem jetzt erreichten Punkte geführt sind, ohne eine gleichzeitige ausführliche Erörterung der Frage der Durchfrachten und der Zolltarife für Waaren, die zwischen britischen und deutschen Einflusssphären verkehren, und dass man an diesem Punkte die deutschen Anschauungen nicht so unvereinbar gefunden hat mit denen unseres Landes und seiner höheren commerciellen Erfahrung. Wenn zwischen der britischen und der deutschen Regierung ein Abkommen geschlossen werden könnte dahin, das im Austausch für Regierungsgarantien auf beiden Seiten und den Bau der Bahn durch deutsches und englisches Gebiet die Politik der offenen Thür für den Handel jedes Landes in dem Gebiete des anderen in Afrika Eingang finden könnte, dann würde die Frage der möglichen Garantie des für die transafrikanische Bahn benöthigten Capitales ganz neue Formen von einer internationalen Bedeutung annehmen "

II.

Die Gesammtlänge der transafrikanischen Bahn wird über 5600 englische Meilen betragen; davon sind im Süden bereits ausgebaut die Strecke von Capstadt nach Norden durch die britische Capcolonie nach Rhodesia bis Buluwayo, dies sind rund 1370 Meilen. Im Norden ist die Strecke von Cairo bis Assuan am Nil und von Wady Halfa nach Berber bereits im Betriebe, und an der Strecke Assuan—Wady Halfa wird gearbeitet, so dass man mit einem zusammenhängenden Schienenstrange von Alexandrien über Cairo nach Berber von rund 1200 Meilen schon jetzt rechnen kann. Von Berber aus sind bereits die Vorarbeiten für eine Fortführung der Nilbahn nach Omdurman und Faschoda geplant, beziehungsweise in Angriff genommen, das ist eine Strecke von 480 Meilen, die von der englischen Regierung gebaut wird. Bei der Vollendung der transafrikanischen Bahn handelt es sich also noch um die Schienenverbindung Faschodas mit Buluwayo, beziehungsweise der Nordgrenze Rhodesias, bis wohin die British South Africa Company die Verlängerung der rhodesischen Bahn von Buluwayo aus bereits beschlossen hat und die ja auch finanziell bereits vollständig sichergestellt erscheint.

Die Länderstrecken, durch welche die transafrikanische Eisenbahn geführt werden soll, sind bis zum Südende des Tanganyikasees rücksichtlich der Tracenführung einer Begehung unterzogen worden. Das Gebiet zerfällt in die Gegend südlich und nördlich vom Zambesi. Von Buluwayo bis zum Zambesi ist eine Entfernung von 400 englischen Meilen. Die ersten 100 Meilen führen durch das Goldbergbaugebiet bis Gwelo; diese Strecke ist von grosser Wichtigkeit für die Transporte nach den Minen. Die wichtigsten derselben werden an beiden Seiten der Bahnlinie liegen. Von Gwelo soll die Bahn wieder fast 100 Meilen etwas nordwestlich geführt werden sie durchschneidet hier ein vielversprechendes Bergbaugebiet, in dem überall längs der projectirten Trace alte Minenanlagen, denen das nahe der Oberfläche befindliche Gold entnommen wurde, vorhanden sind. Von der Grenze des

Mafungabusi-Bezirkes geht die Bahn weitere 50 Meilen durch ein weit ausgedehntes Kohlenlager, das, wie man hofft, das ganze südliche Rhodesia mit Brennmaterial wird versorgen können. Ueber Mafungabusi hinaus, nach Norden zu, findet sich die Grenze des golderzhältigen Bodens und es folgen wieder 70 Meilen der projectirten Bahnlinie durch ein Kohlenrevier, das gleichfalls eine reiche Ausbeute verspricht. Vom Mafungabusi-District bis nahe zum Zambesi ist das Land im Allgemeinen ganz eben; erst 20 Meilen vom Fluss fällt das Terrain rasch ab, doch ist die Bahn nach Ansicht der Ingenieure leicht zum Fluss hinab zu führen, zu einem Punkte, von wo der Zambesi auf einer Brücke von etwa $^1/_4$ Meile übersetzt werden kann. Das Thalgebiet ist überaus fruchtbar und überall, wo die Einwohner nicht durch Aufstände vertrieben wurden, dicht bevölkert. Das Gebiet ist wasserreich, Irrigationsanlagen sind leicht durchführbar, die Flussufer niedrig und flach, und liefern zwei bis drei Ernten im Jahr.

Von den Victoriafällen bis zu dem Punkte nahe der portugiesischen Grenze, wo die Bahn den Fluss übersetzen soll, ist eine Entfernung von 500 Meilen; dieses Gebiet ist ein sehr reiches und dicht bevölkertes Seitenthal, wo landwirthschaftliche Ansiedlungen sich rasch ausbreiten könnten, den nöthigen Schutz vor Sclavenhändlern und Viehräubern vorausgesetzt. Die einheimische Bevölkerung geht bisher noch allgemein nackt, doch zeigt sie sich nicht abgeneigt, die europäische Sitte des Kleidertragens anzunehmen, so dass das Land verspricht, ein lohnendes Absatzgebiet für die europäische Industrie zu werden.

Auf der Nordseite des Zambesi steigt die projectirte Trace allmälig von 1500 Fuss auf ungefähr 5000 bis 6000 Fuss Höhe, dem höchsten Punkte des Plateaus, das das Thal des Loangwaflusses beherrscht; ungefähr in der Mitte zwischen dem Nyassasee und dem Bangweolosee soll die Bahn zum Tanganyika geführt werden. Beiläufig auf dem halben Wege, 220 Meilen nördlich vom Zambesi, wo der 13. Längegrad die Berge von Machinga durchschneidet, befindet sich ein kleiner See, der verschiedene einheimische und englische Bezeichnungen gefunden hat und auf der Karte der Bahntrace als Lake Cheroma bezeichnet ist; er gehört zum Wassergebiet des Luswasi, eines Nebenflusses des Loangwa. Dort, in einer Höhe von 5000 Fuss über dem Meeresspiegel, auf einem gesunden, offenen Plateau, das sich für Ackerbau und Viehzucht vorzüglich eignet, soll eine Hauptstation der transafrikanischen Bahn errichtet werden. Die Länderstrecken zwischen diesem Plateau und dem Zambesi sind im Allgemeinen ziemlich fruchtbar. Die Bahn soll auf der Höhe geführt werden, das Loangwathal im Westen. Die Steigungsverhältnisse vom Zambesi bis hieher sind durchwegs günstig und wenn sich auch zerrissenes Terrain westlich und östlich von der gewählten Trace findet, so ist doch eine ziemlich ebene Route längs des Hochplateaus vorhanden. Das Land längs dieser projectirten Bahnstrecke ist zumeist Grasland und für die Viehzucht sehr geeignet, zumal es nicht an Wasser gebricht. Hier haben sich auch wieder Goldquarzspuren gefunden. Fruchtbar ist auch das Loangwathal; der Fluss zieht durch eine mit Dörfern übersäete Gegend, in der Mais, Reis und Hülsenfrüchte gebaut werden; das Gebiet liefert auch sehr guten Tabak, weiters gedeiht viel wilde Baumwolle, die von den Eingeborenen zum Weben von groben Tuchen verwendet wird. Auch Gummi kommt in dieser Gegend vor.

Oestlich vom Loangwathale liegt das Land der Angoni, ein dicht bevölkertes Gebiet, ungefähr 3000 Fuss über dem Meeresspiegel. Es ist sehr fruchtbar, wasserreich und für Ackerbauzwecke vorzüglich geeignet. Das Klima wird von Europäern als ziemlich gut bezeichnet. Der Cheromasee, an dessen Hauptstation diese Bahnstrecke errichtet werden soll, liegt auf einem Hochplateau der Machingaberge. Der etwa acht Quadratmeilen grosse See hat gutes klares Wasser; an seinen Ufern befinden sich zahlreiche Ansiedlungen Eingeborener. Der Luswasifluss führt das Wasser vom See in den Loangwa, der von hier bis zum Zambesi zwar keine Fälle, aber starke Stromschnellen aufweist, die die Schiffahrt sehr erschweren, wenn nicht unmöglich machen würden. Das Klima ist gut, und bloss in den Regenmonaten December, Jänner und Februar tritt Malaria auf. Eingeborene Arbeitskraft ist sehr billig, was dem Bahnbau hier sehr zustatten käme.

Die 280 Meilen lange Strecke zwischen der Kopfstation am Cheromasee und dem Südende des Tanganyika führt durch hochgelegenes aber ebenes Gebiet, zumeist dicht bevölkertes Wiesenland. Das Gebiet senkt sich erst 20 oder 30 Meilen vom Tanganyika von 5000 Fuss auf 3000 Fuss Seehöhe, so dass auf die Meile eine Senkung von ca. 100 Fuss entfällt.

Am Tanganyika weicht die Negerbevölkerung der arabischen, die gewohnheitsmässig den Süden auf der Sclavenjagd durchstreift. Von allen einheimischen Stämmen, durch deren Gebiet die projectirte Bahn vom Zambesi bis zum Tanganyika führt, ist bloss einer kriegerisch, der Stamm der Avemba, deren Land circa 120 Meilen nördlich vom Cheromasee liegt, wo der 11. Breitegrad den 31. Längegrad schneidet. Die übrige Bevölkerung ist sonst eine Ackerbau und Handwerk treibende, die sich für die Erlernung europäischer Arbeit sehr bildungsfähig zeigt.

Der Tanganyikasee misst von Nord nach Süd etwa 400 Meilen; hier soll in die Eisenbahntrace ein Dampfschiffahrtsdienst eingeschaltet werden. Von der Südspitze Ugandas bis zum Südende des Tanganyika ist das Territorium, durch welches die transafrikanische Bahn geführt werden soll, nicht mehr britisch, die Bahn muss durch deutsches oder belgisches Gebiet geführt werden. Man darf annehmen, dass die colonialen Grenzen dem grossen Werke der transafrikanischen Bahn nicht hinderlich sein werden.

Vom Nordende des Tanganyika soll die Bahn weitere 450 Meilen in das Ugandagebiet geführt werden, aller Wahrscheinlichkeit nach zur Hauptstadt von Uganda, Mengo. Dieses Gebiet ist von den Ingenieuren der Chartered Company noch nicht begangen worden, doch ist es von anderer Seite her bekannt. Es liegt ungefähr 4000 Fuss über dem Meeresspiegel, ist reich an tropischer Vegetation und braucht nichts Anderes zu seiner wirthschaftlichen Entwicklung, als eine Beendigung der Sclavenjagden und Schutz vor Aufständen. Vor zehn Jahren bereits hat die Antisclavereiconferenz in Brüssel anerkannt, dass kein Mittel gegen die Sclaverei so wirksam wäre, als der Bau von Bahnen durch die Gebiete, die heute noch als Quellen des Sclavenhandels dienen.

Wo die Bahn die schiffbaren Wasserläufe des Nilthales erreicht, hört auch die Aufgabe der transafrikanischen Eisenbahn auf. Dort knüpft sie an die egyptisch-sudanesische Bahn und die Nilschiffahrt an.

Einer Schätzung zufolge könnte die Bahn bis zum Südende des Tanganyika in einem Zeitraume von fünf Jahren hergestellt werden; wird die Ugandabahn bis zum Nordende des Tanganyika gleichzeitig in Angriff genommen, könnte sie in ungefähr derselben Zeit fertiggestellt werden.

Was die Kosten dieses gigantischen Werkes betrifft, so würde, der Schätzung nach, der Bahnbau bis zum Südende des Tanganyika einen Aufwand von 5 Millionen Pfund Sterling beanspruchen. Die Kosten der Ugandabahn nördlich vom Tanganyika entziehen sich vorläufig noch der Berechnung, doch wird angenommen, dass sie per Meile keinen durchschnittlichen Mehraufwand erfordern würde, als die südliche Trace.

Ueber die wirthschaftliche Bedeutung der transafrikanischen Eisenbahn, deren Tragweite für den europäischen Handel sich heute kaum absehen lässt, kann man nichts

Anderes sagen, als dass sie gleichbedeutend wäre mit einer plötzlichen, mit der denkbar schnellsten Erschliessung Innerafrikas. Sie wäre von gleichmässig unschätzbarem Werthe für den englischen wie für den deutschen Colonialbesitz. Die öffentliche Meinung in Deutschland ist dem Rhodes'schen Riesenprojecte überwiegend günstig; Deutschland müsse sich rechtzeitig seinen Antheil an der Erschliessung Afrikas sichern und der Entschluss hinsichtlich des ostafrikanischen Theils der transafrikanischen Bahn dürfe nicht länger mehr hinausgeschoben werden, nachdem die Engländer grundsätzlich entschlossen seien, die Bahn bis zum Tanganyika zu bauen. Ebenso wird darauf verwiesen, dass die Belgier bereits mit den Vorarbeiten zum Telegraphen- und Bahnbau von Towa am Westufer des Tanganyika nach dem Congo hin begonnen haben. Diese Unternehmungen, die in absehbarer Zeit vollendet sein werden, müssen einen grossen Einfluss auf den Handel und Verkehr in Deutsch-Ostafrika ausüben, und zur Abwendung einer dauernden Schädigung, schreibt die „Hamburger Börsenhalle" gibt es nur ein Mittel: den Bau einer deutschen Eisenbahn nach dem Tanganyika in möglichst kurzer Frist. „Wird Deutsch-Ostafrika erst einmal von dem Verkehre mit dem centralen Afrika abgeschnitten, dann ist auch für eine spätere Wiederherstellung unserer Handelsverbindungen nach dem Innern nur geringe Aussicht vorhanden. Als man im Jahre 1896 den Bau einer Centralbahn ins Auge fasste, war der Gedanke massgebend, das Schutzgebiet aufzuschliessen. Als die höchsten Verwaltungsbeamten und besten Kenner des Landes aber erklärten, dass der Gesammtverkehr für jeden Eisenbahnbetrieb zu gering sei, gab man alle weiteren Bemühungen auf. Jetzt liegt die Sache ganz anders; die bedeutendsten verkehrspolitischen Gesichtspunkte für Afrika wirken zwingend auf uns ein. Deutschland darf seine Colonien nicht von dem Zusammenhange mit dem Inneren abschliessen. Die ganze Sachlage gebietet auch, dass wir einem Antrage von Cecil Rhodes, seine Eisenbahnen und Telegraphen durch Deutsch-Ostafrika zu führen, nicht ablehnend gegenüberstehen können. Die geographischen Verhältnisse lassen es besser erscheinen, wenn diese Linien nördlich vom Tanganyika durch das deutsche Gebiet geführt werden; dafür wird sich wohl eine Form finden, durch die alle deutschen Rechte und Interessen gewahrt werden."

Mögen sich dem Riesenplane der Eisenbahn von Capstadt bis Alexandrien gar mancherlei Schwierigkeiten politischer und finanzieller Natur in den Weg stellen, der Gedanke wird nicht mehr verschwinden und früher oder später wird die Idee ihre Verwirklichung finden. Wer englischen Unternehmungsgeist und britische Zähigkeit kennt, die im Pionniertalente Cecil Rhodes' eine geniale Verkörperung gefunden haben, kennt, wird auch nicht daran zweifeln, dass die Ausführung des einmal aufgetauchten Projectes nicht allzulange auf sich wird warten lassen. Davon zeugt der Entschluss der Chartered Company, die afrikanische Bahn vorläufig selbst, unter Verzicht auf jede Unterstützung der englischen Regierung, bis an die Nordgrenze Rhodesias auszubauen. Die Raschheit, mit welcher die Mittel für dieses Unternehmen gefunden wurden, ist wohl eine Bürgschaft dafür, dass auch die Fortsetzung der Bahn bis in den Norden Afrikas nicht lange auf sich wird warten lassen. Vielleicht rollt schon in 5—10 Jahren die erste Locomotive, die ersten Dining- und Sleeping Cars von Capstadt nach Cairo, mitten durch den „dunkeln" Welttheil. *Dr. L.*

CHINAS HANDELSBILANZ.

Wie der den statistischen Handelsausweisen des chinesischen fremden Seezollamtes für 1898 vorangeschickte Bericht F. E. Taylor's mittheilt, hat trotz der ungünstigen inneren und äusseren politischen Zustände des Landes und der durch den Gelben Fluss verursachten Ueberschwemmungen der Werth des Einfuhrhandels in dem Berichtsjahre den aller früheren Jahre übertroffen und der des Ausfuhrhandels wird nur von dem des Jahres 1897 übertroffen. Der Gesammtwerth des Handels, 368,616.483 Haikwan-Taels, ist der höchste bis jetzt erreichte. Doch bieten die Zolleinnahmen ein weniger günstiges Bild. Der Einfuhrhandel im Betrage von 180,323.431 Taels brachte 5,729.908 Taels Einfuhrzoll, was einem Werthzoll von 3·17 Percent gleichkommen würde. Die gesammte Zolleinnahme für das Jahr 1898 betrug 22,503.396 Taels, während sie sich in 1891, in welchem Jahre der Gesammtwerth des Handels nur zwei Drittel von dem in 1898 betrug, auf 23,518.021 Taels belief. Die Ursache dieser Erscheinung ist darin zu suchen, dass die grosse Mehrzahl der Zölle feste sind, die ursprünglich nach dem Princip von 5 Percent vom Werth festgesetzt worden waren; durch den Fall des Silbers ist der Werth der Ein- und Ausfuhrwaaren gestiegen, während die Zölle dieselben geblieben sind.

Die sich aus den Zahlenzusammenstellungen der letzten Jahre für China ergebende, anscheinend ungünstige Handelsbilanz und die daraus erwachsende Besorgniss für die Sicherheit der in China selbst oder in chinesischen Werthen angelegten Capitalien haben Herrn Taylor zu einer eingehenden Behandlung der Frage veranlasst, die die Unbegründetheit einer solchen Besorgniss nachweist. Allerdings ergeben sich aus der Zusammenstellung der jährlichen Werthe des Handels mit dem Auslande in den Jahren 1886 bis 1898, dass für diesen ganzen Zeitraum der Gesammtwerth der Einfuhr 1.921,769.180 Taels und der der Ausfuhr 1.484,741.501 Taels, der Ueberschuss der Einfuhr über die Ausfuhr mithin für den ganzen Zeitraum 437,027.679 Taels, im Durchschnitt jährlich ungefähr 34 Millionen Taels betrug. Herr Taylor macht mit Recht darauf aufmerksam, dass die auf diese Zahlen begründete Annahme, dass China allmählich von Silber entblösst werde, um den Unterschied zu bezahlen und zur Zahlungsunfähigkeit kommen müsse, da es ausser den Kosten für die Einfuhr noch die Beträge für Verzinsung und Amortisirung der im Auslande abgeschlossenen Anleihen, den Ankauf von Kriegsmaterial und die Unterhaltung der chinesischen Gesandtschaften etc. aufbringen müsse, durchaus unrichtig sei. Als Beweis dafür führt er an, dass in die Zahlen für den Werth der Einfuhr der Betrag des Einfuhrzolles und des Gewinnes des chinesischen Händlers an den Waaren miteinbegriffen sei, während bei der Ausfuhr nur der Werth der Waaren an Ort und Stelle angenommen sei, so dass sich, wenn man die Berechnung auf einer anderen Grundlage anstelle, d. h. den Werth der Einfuhr im Augenblick der Landung der Waaren, den der Ausfuhr im Augenblick der Verschiffung annehme, sich der Unterschied im Werthe zwischen Einfuhr und Ausfuhr im Jahre 1898 statt auf über 50 Millionen Taels nur auf etwa über 7 Millionen stelle, während im Jahre 1897 der Werth der Ausfuhr sogar grösser als der der Einfuhr gewesen sei. Ausserdem dürfe man nicht vergessen, dass nicht alle in einem Jahre als eingeführt verzeichneten Waaren auch bis zum Schlusse desselben an die Chinesen verkauft worden seien, während z. B. der Werth des im Jahre 1898 ausgeführten Goldes, das in China nur eine Waare sei, 7,703.843 Taels, der Werth des von Hankau über Suchau in Kansu nach Russland ausgeführten Thees 1,372.000 Taels betragen habe, und ausserdem der Werth des anders als in Schiffen fremder Bauart betriebenen Handels nicht in die Aufstellungen des fremden Seezollamts aufgenommen sei. Im Süden und mit Korea bestehe aber ein sehr erheblicher Verkehr in Dschunken wie ein bedeutender Landhandel auch mit der Mongolei und Tibet betrieben werde. Die Quantität des nach letzterem Lande ausgeführten Thees belaufe sich allein auf jährlich über 20 Millionen Pfund. Ferner müssten die sehr erheblichen Beträge in Betracht gezogen werden, die die fremden Handels- und Kriegsschiffe für Proviant

KONOTA
SVAZU ZBROJENÍ
PRŮMYSLU
V ČECHÁCH

und andere Bedürfnisse ins Land brächten, sowie diejenigen, welche von Auswanderern jährlich nach China zurückgebracht oder dorthin remittirt würden; die Höhe der auf diesem letzteren Wege nach China gelangenden Summen sei wahrscheinlich sehr viel bedeutender als man anzunehmen pflege; bestimmte Angaben lägen selbstverständlich nicht vor, aber nach zuverlässigen Mittheilungen dürfe man annehmen, dass die aus Californien allein nach China remittirten Beträge jährlich 10 bis 12 Millionen Golddollars (d. h. ungefähr 42 bis 50½ Millionen Mark) betrügen. Die von den fremden Gesandtschaften und Consulaten und den in immer grösserer Zahl eintreffenden Reisenden ausgegebenen Beträge und die vorläufigen Auslagen der verschiedenen Syndicate stellten ebenfalls sehr erhebliche Beträge dar, und wenn es auch unmöglich sei, die aus allen diesen Quellen fliessenden Einnahmen auch nur annähernd zu schätzen, so läge doch der Beweis dafür, dass die Handelsbilanz China's keine ungünstige sein könne, bereits darin, dass der für den Dienst der fremden Anleihen im vorigen Jahre erforderliche Betrag von annähernd 18 Millionen Taels durch die fremden Banken ausschliesslich in Wechseln gegen Exporte nach Europa remittirt worden sei. Ebenso habe die Einfuhr von Silber über die Ausfuhr in 1898 netto 4,722.025 Taels betragen. Wenn daher auch im Berichtsjahre in einigen der geöffneten Häfen Silber manchmal etwas knapp gewesen sei, so könnten doch die aus allen Theilen des Landes eingegangenen Nachrichten keinen Zweifel darüber lassen, dass ein Mangel an Silber im Lande überhaupt nicht bestehe; die Silberpreise in China bestätigen diese Auffassung durchaus. Man könne daher mit Bestimmtheit behaupten, dass China allen seinen Verpflichtungen nachkomme, ohne seine Silbervorräthe zu vermindern, und dass das Land keine Einfuhren kaufe, die es nicht mit Ausfuhren bezahle. Die Regierung sei allerdings häufig in Verlegenheit wegen Beschaffung der erforderlichen Beträge, aber das Land selbst werde von Tag zu Tag reicher.

Die Frage des Einflusses der Goldwährung auf den Verkehr mit Silberländern ist so oft erörtert worden, dass es immerhin interessant ist, eine neue Bestätigung der Thatsache zu erhalten, dass, wenigstens soweit China in Betracht kommt, das Verhältniss von Silber zu Kupfer unendlich richtiger ist, wie das von Silber zu Gold. Herr Taylor behandelt die Frage eingehend. Er weist darauf hin, dass das Metall (Kupfer und Zink), das die Regierung für die Anfertigung von Kupfermünzen im Werth von einem Tael kaufen müsste, 1354 Tael koste. Dieser Zustand hat nicht allein die Prägung von Kupfermünzen eingeschränkt, sondern er ist auch die Veranlassung gewesen dass die Kupfermünzen verschwunden sind, eingeschmolzen zur Gewinnung des in ihnen enthaltenen Kupfers. Der Tael, der in Shanghai 1892 1400 Käsch galt, gilt heute dort noch 1170 und ein weiteres Fallen ist mit Bestimmtheit vorauszusehen. Das einzige Mittel, um dieser Calamität abzuhelfen, ist die Ausprägung von silbernen Scheidemünzen, und man hat, wenn auch zögernd und langsam, zu demselben gegriffen. Sobald die verschiedenen Syndicate ihre Arbeit im Innern China's beginnen, wird dasselbe immer grössere Quantitäten, Silbers absorbiren und, wie hinzugefügt werden kann, immer grösserer Beträge silberner Scheidemünzen bedürfen, da die Gesellschaften kaum geneigt oder im Stande sein dürften, das erforderliche Geld für die Auszahlung der Arbeiter in immer im Preise steigenden Kupfermünzen zu beschaffen

DIE HANDELSVERHÄLTNISSE IN KAMERUN.

Einer Artikelserie der „Köln. Ztg." über Kamerun und Togo entnehmen wir folgende Ausführungen:

Die Neigung, die schwarzen Zwischenhändler zu umgehen, ist nicht allgemein, allein da die Dualla bis zum Wuri und in die Gegend von Jabassi vordringen und keineswegs billig einkaufen, haben einzelne Kameruner Firmen ihre weissen Angestellten weit landeinwärts vorgeschoben. Nicht immer mit Erfolg, da diesen Angestellten erhebliche Unterhaltungskosten bewilligt werden müssen, so dass manche Zweigfactorei wieder aufgegeben wurde. Zudem kommt in der Regel zu der ersten dieser Factoreien eine zweite, und dann geht der Mitbewerb los, der stets mit einer Preissteigerung für die Landeserzeugnisse endigt. So meldet der diesjährige amtliche Bericht, dass einer bis nach Mundame vorgeschobenen deutschen Factorei eine englische auf dem Fusse folgen soll. Andere Kameruner Firmen möchten diese Wandlung nicht mitmachen, weil sei sich sagen, der Dualla sei schon in seinem Wohlstand genug zurückgegangen, und es sei durchaus nothwendig, ihn zu halten, ihm Gelegenheit zum Verdienst zu lassen, damit er kaufkräftig bleibe. Für den Augenblick ist diese Gelegenheit noch gegeben, allein wenn der Dualla sein geschäftliches Vorgehen nicht ändert, wird er auch seine letzten Stützen verlieren, und die europäischen Kaufleute werden sich allesammt genöthigt sehen, Buschfactoreien im Innern zu errichten und so immer weiter vorzudringen.

Die Regierung unterstützt die Kaufleute in der Weise, dass sie den Dualla das Geschäft über eine gewisse Zone hinaus untersagt und den Zwischenhandel mit den Factoreien des Binnenlandes für die Eingesessenen vorbehält. In Edea war der Verkehr früher so geregelt, dass die auswärtigen Zwischenhändler, Dualla, Bakoko und Malimba, sich des Morgens in den Factoreien einfanden, um ihre Waaren anzubieten, die Leute aus der näheren Umgebung dagegen Nachmittags. Auf diese Weise konnten die Einen nicht wissen, welche Preise die Anderen erzielten; auch erfuhren die Eingesessenen nicht, dass die Auswärtigen sich von den Factoreien über das Kru hinaus ein kleines Draufgeld geben liessen, das sogenannte dash, das der westafrikanische Neger unter allen möglichen und unmöglichen Vorwänden von dem Europäer zu verlangen pflegt; man erzählt Beispiele, wo die schwarzen Patienten eines Arztes nach der Heilung von letzterem ein dash verlangten. Diese Ordnung der Dinge konnte nicht lange aufrecht erhalten bleiben, da die Zwischenhändler aus den verschiedenen Stämmen schliesslich doch zusammentrafen und es den Kaufleuten recht schwierig wurde, ihre Preise selbst zu bestimmen. So trat denn das Verbot in Kraft. Die Dualla und Malimba — Letztere bewohnen die Sanagamündung — kehrten sich anfangs wenig daran, obgleich sie Gefahr liefen, auf vier Wochen eingesteckt zu werden, und sammelten auf dem Wege stromaufwärts, was sie für die Kaufleute von Edea an Elfenbein und sonstigen Waaren aufzutreiben vermochten. Ein Häuptling aus der Gegend von Edea hatte selbst die Malimba-Leute herbeigerufen, sie wurden ihm indess unbequem, so dass er sich an die Behörden wandte.

Der Bescheid lautete dahin, der Häuptling möge sich der Leute selbst entledigen, kraft seines eigenen Rechtes, das ihm gestatte, nicht Eingesessene aus seinem Gebiete auszuweisen. Jetzt halten sich die auswärtigen Zwischenhändler schon vorsichtiger abseits, allein mit einer anderen Plage müssen die Kaufleute von nun an in den auf diese Weise unterbundenen Gegenden rechnen, nämlich mit den schwarzen Lehrern der Basler Mission. Diesen Leuten ist zwar von ihren Vorgesetzten untersagt, Handel zu treiben, unter der Hand wissen sie dennoch die Erzeugnisse ihrer Schüler an den Mann zu bringen. Die schwarzen Lehrer haben übrigens auch die Leute von Edea über den Brauch der Draufgabe unterrichtet. Sie selbst sind schon keineswegs mit den ortsüblichen Preisen zufrieden, sondern verlangen in Edea dieselben Sätze wie die an der Küste in Malimba geltenden. Die Kaufleute finden sich eine zeitlang ins Unvermeidliche, dann entschliessen sie sich, schwarze Boten landeinwärts zu senden, um Waaren aufzukaufen;

auf diese Weise gelingt es noch, trotz der Löhne und der Nahrung für die Boten, Elfenbein und Kautschuk unter günstigeren Bedingungen zu erhalten als beim Einkauf auf der Factorei. Die Boten von Edea stossen jedoch, wenn sie nach Süden gehen, auf diejenigen der Kaufleute von Kribi und Batanga. Wo einmal Zwischenhändler von auswärts eingedrungen waren, kann man sicher sein, dass sie gerade die Geschäftsgepflogenheiten hinterlassen haben, die den Factoreien am meisten Schaden zufügen. Und doch kommt auch in Edea die Frage der Zwischenhändler unter denselben Gesichtswinkel wie in Kamerun. Die Anwohner des Sanaga sind nicht in der Lage, viel Landbau treiben zu können. Etwas Macabo, Bananen und Fische müssen ihnen für ihren Lebensunterhalt genügen. Viehzucht ist so gut wie ganz ausgeschlossen. Die Leute sind daher ganz darauf angewiesen, Handel zu treiben. Dies gilt für die Küstenbewohner von Malimba mit, und wenn die Regierung den Kaufleuten räth, diesen Zwischenhändlern keinen Credit mehr zu gewähren, so wird ihr erwidert, dass das nicht angehe, und zwar aus denselben Gründen wie den Kameruner Dualla gegenüber. Letztere sehen sich schon so sehr in die Enge getrieben, dass sie kürzlich den Preis der Ziegen erhöht haben, wo schon alles frische Fleisch theuer genug ist, und mit einer Erhöhung dieser Art müssen die Kaufleute rechnen. Kurzum, auf dem Kameruner Platz und auch vielfach anderwärts, stellt sich die Frage, ob der Zwischenhändler gänzlich zu unterdrücken sei, in folgendem Doppelschluss dar: entweder verzichten die Dualla auf ihre widersinnigen Geschäftsbräuche und sie erhalten weiter Credit, oder sie bleiben beim alten Schlendrian und die Kaufleute geben sie völlig preis und gehen selbst auf den Productenkauf aus. Darüber sind indess manche Kaufleute offenbar so wenig im Klaren, dass von einer Firma behauptet wird, sie lasse selbst im Binnenlande aufkaufen und gewähre noch obendrein den Zwischenhändlern Credit. Unter diesen Umständen, äusserte ein zuverlässiger Kaufmann, wäre es besser, der Handel fasste seinen festen Entschluss in dem einen oder dem anderen Sinne, anstatt fortwährend das Einschreiten der Regierung anzurufen, die nichts mehr dabei zu thun vermag.

Im Süden liegen die Verhältnisse ziemlich günstig. Leider ist es in Folge des Raubbaues, der nächst der Küste mit den Kautschukpflanzen getrieben wurde, allmälig dahin gekommen, dass Gummi schon von weit her aus dem Innern, oft zehn und vierzehn Tagereisen weit, nach dem Verschiffungsort gebracht werden muss. Als letzterer kommt hauptsächlich Batanga in Betracht. Lange Zeit waren hiefür keine einheimischen Träger zu haben. Es mussten aus Liberia ziemlich hoch gelöhnte Träger herbeigeschafft werden, die auch Beköstigung verlangten und durch ihr Verhalten jeden Augenblick endlose Auseinandersetzungen mit den Eingeborenen veranlassten. Die Kaufleute von der Südküste brachten es dann durch Verträge mit den Häuptlingen der Jaúnde zu Stande, dass Leute dieses Stammes für einen sehr geringen Lohn und ohne Beköstigung zu fordern Kautschuk unmittelbar von den Gewinnungsstellen nach der Küste tragen, wo der Preis sich auf etwa 3 M. das *kg* stellt. Unter diesen Umständen ist das Geschäft leichter und einträglicher. Der Woermanndampfer, den der Correspondent zur Heimreise benützte, hatte u. A. für mehr als 200.000 M. Kautschuk aus Batanga an Bord.

Der Colonialhandel hat noch mit einer anderen Schwierigkeit zu kämpfen, nämlich mit der des europäischen Personals. Auch in dieser Hinsicht kann man sich auf Aeusserungen erprobter Colonialkaufleute berufen, die nicht verhehlen, dass bei der Annahme von Gehilfen schwere Fehler begangen werden. Die „Kreuzzeitung" hatte einmal diese Frage in ihrer Weise behandelt und einen Entrüstungssturm durch die Bemerkung hervorgerufen, es sei an der Zeit, den colonialen Kaufmannsstand durch Einschiebung von jungen Leuten von Adel zu heben. Es war dies eine ganz nutzlose Empfehlung, denn die Hamburger und Bremer Kaufleute mögen keine Adeligen beschäftigen, weil solche sich dem Handelsstande in der Regel erst zuwenden, wenn sie sonstwo Schiffbruch gelitten haben Sie glauben nicht an die Redensart aus Molière's „Bourgeois gentilhomme": Les gens de qualité savent tout sans avoir rien appris. Allein sie machen sich der Unterlassungssünde schuldig, bei der Annahme von Angestellten für Westafrika nicht genügend auf Herkunft, Charakter, Vorleben und allgemeine und Fachbildung zu sehen. Daher der übertrieben üble Ruf der Westküste. Und doch wäre zu Hause sehr wohl das geeignete Personal zu finden, denn mit 1800 M. jährlich nebst freier Aus- und Heimreise und freier Station ist ein unselbständiger Gehilfe gut daran, besser als die technisch ausgebildeten Angestellten der Pflanzungen. Auch sind die Aussichten, bei geschicktem Vorgehen rasch aufzusteigen, sehr günstig. Ein Angestellter, der eine selbständige Beschäftigung erhalten soll, geht unter Umständen schon mit 2500 M. hinaus. Und nun beginnt das ungebundene Leben, dessen Reizen Alle zum Opfer fallen, die nicht ganz charakterfest sind, und diejenigen, die bei der Ausreise von den Aerzten nicht scharf genug auf körperliche Tauglichkeit geprüft worden sind. Im besten Falle wird der junge Mann noch rechtzeitig auf Kosten der Firma nach Hause gebracht, ehe sein Vertrag abgelaufen ist, häufig schon, bevor er die ihm bei der Ausreise bewilligten 300 M. Vorschuss abverdient hat, und dann kann er zu Hause laut sprechen: er hat die Colonien gesehen Geradezu leichtsinnig handelt eine Firma, wenn sie einen noch körperlich nicht voll entwickelten Burschen von 18 Jahren hinausschickt.

Auf Ton und Benehmen kommt es selbst in einem Negerdorf, mitten im Busch, mehr an, als man denkt. Alles zugestanden, was man bei der breitesten Auffassung einem alleinstehenden jungen Manne zugeben kann, gibt es Grenzen, die nirgends in der Welt überschritten werden dürfen. Solche Grenzen kennt auch der Neger. Man könnte, wenn die Feder sich nicht dagegen sträubte, Fälle von verkörperter Gemeinheit anführen, die den europäischen Namen schänden, und den Eindruck wiedergeben, den sie auf die scharf beobachtenden Neger gemacht haben. „Es muss und wird geräumt werden," sagte auch eine einflussreiche Persönlichkeit des Handelsstandes. Zum Glück kann man die schlimmsten Klagen nicht überall gelten lassen, und zwar eben nicht in den deutschen Colonien. Schon in Kittah, dem nur zwei Stunden Dampferfahrt von Lome entfernten englischen Küstenplatz, in Lome selbst, in Kleinpopo und in Kamerun herrscht ein besserer Ton, weil dort vielfach die Inhaber der Geschäfte selbst anwesend sind und die jüngeren Leute sich wie zu Hause eines bescheidenen Verhaltens befleissigen, sodann in Folge der Völkermischung von Weissen, die bewirkt, dass eine Nationalität vor der anderen mit Ehren bestehen will, wie auch in Folge des gesellschaftlichen Einflusses der höheren Beamten. In Kittah ist ein Club entstanden, wo Deutsche und Engländer die schönste Geselligkeit pflegen. Auch die Kameruner Kaufleute wollen einen Club gründen, wo die Vertreter der verschiedensten Berufsarten sich zusammenfinden sollen. Ein Bauplatz ist bereits gesichert. Das Clubhaus soll auch Zimmer für vorübergehend anwesende Mitglieder enthalten.

IM BOROTSE-GEBIETE.

Im „Bulletin de la Société Neuchateloise de Geographie", Band 1899, beschreibt Eugène Béguin Land und Volk der Borotse, oder wie ihr bekannterer Name lautet, Marutse, die er in seiner Thätigkeit als Missionär in ihrer Hauptstadt Nalolo am oberen Zambesi kennen zu lernen reichlich Gelegenheit hatte.

Abgeschen von Reisen einzelner portugiesischer Sclavenhändler, die wissenschaftlich und politisch ohne Bedeutung waren, wurde das Land Borotse zum ersten male 1853 von Livingstone besucht. Es war damals in der Gewalt der seither von den Marutse besiegten und spurlos verschwundenen Makololo. Es ist eine ungeheuere ovale Ebene, flach wie Holland, die sich von Nordwesten nach Südosten erstreckt; ihre Lage wird durch den 21. Längegrad östlich von Paris und den 15. Breitegrad bestimmt. Sie liegt im Durchschnitte 1000 *m* über dem Meere und wird vom Zambesi in zwei Hälften getheilt. Landschaftliche Reize sind auf dieser Ebene, abgesehen von den wechselnden Strombildern bei ruhigem, bei stürmischem Wetter und bei Vollmond, so gut wie gar nicht vorhanden. Es herrscht im Gegentheile wegen der Pflanzenarmuth des Landes eine erdrückende Monotonie, die nur zeitweilig durch Baumgruppen bei Häuptlingsgräbern und durch die niedrigen, von einiger Entfernung aus kaum sichtbaren Hütten der Eingeborenen unterbrochen wird.

Die Hauptstadt ist Lealuyi, ein weitgestrecktes Dorf von ungefähr 3000 Einwohnern am linken Ufer des Zambesi, die Residenz des Königs Lewanika. Die nächstwichtige Stadt ist Nalolo am rechten Ufer des Zambesi, mehr südlich von Lealuyi, ein Dorf von ungefähr 1500 Einwohnern, die Residenz der älteren Schwester des Königs. Sie heisst Mokwan, d. h. Prinzessin, und geniesst die gleichen Prärogativen und Ehren wie ihr Bruder. Béguin polemisirt sehr lebhaft gegen die verfehlte Abgrenzung zwischen England, Portugal und Deutschland, welche nur die Exploitirung Südafrikas durch die Europäer sowie die Bequemlichkeit der Diplomaten, aber nicht die Bedürfnisse und historisch-ethnographischen Verhältnisse der Eingeborenen berücksichtigt. Es wurde nämlich der nordsüdliche Lauf des oberen Zambesi als Grenze zwischen Portugal und England gesetzt, die ethnographisch politische Einheit des Borotse-Landes zerrissen und überdies den Deutschen ein schmaler Streifen Landes bis zur südöstlichen Biegung des Zambesi gegeben.

Die Bevölkerung des Borotse-Landes ist eine sehr schüttere, ungefähr 15.000 Einwohner, 2 pro km^2. Die Herren dieses Gebietes und der Landstriche bis zu den Victoriafällen sind die Marutse, wie sie von den besiegten Makololo genannt wurden, die A Lugi, wie sie sich selbst nennen. Doch ist die Bewohnerschaft des Borotse in Folge der Vermischung mit den zahlreichen, den Marutse unterworfenen Stämmen durchaus nicht einheitlich. Sie sind ein schön gebauter Menschenschlag. Man sieht keine Krüppel, die vielleicht überhaupt nicht aufgezogen werden; es gibt aber in Folge der Hitze und Unreinlichkeit sehr viel Aussätzige, Blinde und Augenleidende. Sie sind von hohem Wuchse und hinsichtlich der Entwicklung ihrer Muskeln wahre Athleten, da sich Mann und Weib von frühester Jugend an in der Kunst des Ruderns zu hoher Vollkommenheit ausbilden.

Die Kleidung der Zambesivölker ist eine höchst einfache, wenn auch decenter als die der ganz nackt gehenden Kaffern und jene der Betschuanen und Basuto, die nur einen Lendenschurz tragen. Das Kleidungsstück der Marutse, die Setsiba, besteht aus Calicotstoff mit einem Gürtel um die Lenden, ist 2 *m* lang und 80 *cm* breit, so dass sie bis zu den Knien geht. Trotz der tropischen Hitze haben die Zambesier fast nie eine Kopfbedeckung. Viele tragen auch ein Hemd und die Reichen überdies noch ein „Taggewand", ein Stück bedruckter Leinwand in der Grösse von 2 m^2, die sie wie eine antike Toga um die linke Schulter und unter den rechten Arm schlingen. Die Frauen sind mit einem Rocke aus geschmeidigem Leder bekleidet, der bis zu den Knien geht, die reichen überdies noch mit dem togaähnlichen Taggewand.

Béguin theilt nicht die Meinung von der Hässlichkeit der afrikanischen Race und behauptet, dass es unter ihnen auch schöne Frauen und Männer ohne die charakteristischen Stumpfnasen und aufgeworfenen Lippen gebe. Doch wundert er sich über die völlige ausnahmslose Gleichheit der Haare und Farbe der Augen bei den Negern. Er hält die Bezeichnung „Wilde" als unangemessen gegenüber den Zambesivölkern: Sie haben Gesetze, eine politische Organisation; sie sind Ackerbauer und Viehzüchter, bei denen Fischerei und Jagd nur Nebenbeschäftigungen darstellen. Ihre Nahrung ist vorwiegend eine pflanzliche: Mania, Mais und Shorgo. Fleisch ist beliebt, aber gilt schon wegen seiner Seltenheit nur als Zuthat. Niemals essen sie rohes Fleisch oder solches fleischfressender Thiere. Ihre geistigen Fähigkeiten, namentlich diejenigen der an Geschäfte gewöhnten Männer, weniger die der Frauen, sind bedeutender als gewöhnlich angenommen wird. Ihre Sprache ist gleich derjenigen der anderen afrikanischen Völker zwar arm an abstracten Ausdrücken, aber reich an Bezeichnungen concreter Dinge, die ihnen in den socialen Verhältnissen oder in der Natur, besonders im Thierreiche, vor Augen kommen; sie ist jedenfalls weit reicher als diejenige der nordsibirischen Naturvölker, die in wenig belebter Umgebung hausen. Erstaunlich ist die Leichtigkeit, womit sie Sprachen erlernen. Südafrikanische Eingeborene, die das Sesuto, die Sprache der Kaffern, englisch und holländisch vollkommen beherrschen, sind nicht selten. Die Zambesier sprechen gleichfalls das Sekolelo, die allgemeine Umgangssprache des Landes, die Sprache ihres eigenen Stammes und daneben noch zwei oder drei andere. Europäische zu erlernen hatten sie bisher kein Bedürfniss, da sich die Missionäre die ihrigen aneignen. Die Schüler der Missionäre lernen leicht lesen und schreiben, doch das Rechnen fällt ihnen wegen ihrer unentwickelten Abstractionsfähigkeit sehr schwer und besonders was über die vier Species hinausgeht.

Die Verhältnisse zwischen Mann und Weib entbehren der europäischen Regelmässigkeit. Verbindung und Trennung zweier Personen verschiedenen Geschlechts geschieht ohne alle Förmlichkeit nach freiem Belieben, selten, dass ein vierzigjähriger Mann noch mit seiner ersten Frau lebt. Die Mehrzahl, namentlich die Chefs, sind polygam und vertauschen ihre gealterten Frauen mit jüngeren. Ein Familienleben in unserem Sinne existirt daher nicht, zumal da kleine Kinder sehr häufig ihren Eltern entrissen und in der Fremde auferzogen werden. Aus Kindertributen, die den unterworfenen Stämmen als Steuer oder Busse auferlegt werden, recrutiren sich die Sclavenschaaren der Chefs und die Mischbevölkerung des Borotse. Auch in der königlichen Familie werden die Kinder im Alter von zwei oder drei Jahren bei Tanten oder älteren Geschwistern untergebracht und bekommen ihre Eltern kaum mehr zu sehen. Auf diesen Mangel eines Familienlebens führt Béguin die Abwesenheit jedweden Zartsinns trotz äusserlicher Höflichkeit zurück. Als derartige Rauheiten nennt er ihre Unbekanntschaft mit dem Duzen und ihre Liebe zur Grausamkeit, die sie namentlich gegen Thiere zeigen. Im Allgemeinen findet er aber die Zambesier abgesehen von ihrer Lügenhaftigkeit keineswegs verderbter als andere Racen. Unnatürliche Vergehungen sollen bei ihnen überhaupt nicht vorkommen. Selbst was ihre sexuelle Unordnung betrifft, leben sie nicht ärger als die im Lande befindlichen Weissen, die übrigens mit bewusster Frivolität gegenüber der naiveren Negerbevölkerung auftreten.

Besonders ausführlich bespricht Béguin die Ankunft eines englischen Residenten, des Majors Corryndon, im Borotse und die wahrscheinlichen Folgen dieses bedeutsamen Ereignisses. Der Major kam am 17. September 1897 in Kazungula am Zambesi, gegenüber dem Ostende der deutschen Einflusssphäre an, von wo er von einer Flotte von hundert Booten unter Führung des Thronfolgers Litia über Nalolo bis zur Hauptstadt Lealugi geleitet wurde; er kam daselbst am 20. October 1897 an. Die feierliche Begrüssung durch den König, seine Schwester,

die Häuptlinge und das Volk bewies, in wie hohem Grade die Marutse den Umschwung der Dinge erkannten, den „Anfang vom Ende", der durch die Ankunft des englischen Residenten eröffnet war, mochten auch die alten Zustände, wie die Macht der Häuptlinge, die Sclaverei etc. für den Moment nicht berührt sein. In erster Linie hat Major Corryndon den Verkehr der Marutse mit der britischen Krone zu vermitteln und die ungeheueren Territorien des Königs Lewanika auf beiden Ufern des Zambesi vor fremden Eingriffen, auch vor jenen der Portugiesen, denen der Zambesi als Grenze vertragsmässig zugestanden wurde, zu schützen.

Neben dieser politischen Mission hat der englische Resident bei König Lewanika auch eine commercielle. Das Marutse-Reich wird durch den geplanten Bau der Eisenbahn von Buluwayo nach den Victoriafällen in unmittelbare Verbindung mit den Culturländern gebracht, von denen es früher durch die in Folge der Rinderpest und der zunehmenden Austrocknung stets ungangbarer werdende Wüste Kalahari auf das Lästigste getrennt war. Béguin hält aber das Reich der Marutse in Folge seiner kärglichen Naturschätze für kein sehr hoffnungsvolles Absatzgebiet. Die Marutse können nur während der Regenzeit dem Boden ihres Landes die zum Leben nothwendigen Producte für eine dünne Bevölkerung entlocken, wie Mais, Manive, verschiedene Arten Sorgha, Patate, Kürbis, Schminkbohnen, Zuckerrohr, wobei sie entweder kleine Hügel, namentlich die fruchtbaren Termitenbauten oder das Wasser zurückhaltende Mulden bebauen. Aber alle Versuche, die von europäischen Missionären mit europäischen Leguminosen, Früchten, Kaffee, Thee gemacht wurden, scheiterten. Nur der Paradiesapfel gedieh.

Unter solchen Verhältnissen bliebe der Handel auf einen geringfügigen Tauschverkehr von Vieh, Elfenbein, Häuten wilder Thiere, Producten eingeborener Kunstfertigkeit (die als ethnographische Curiositäten Anwerth finden) gegen europäische Kleiderstoffe und Kleidungsstücke beschränkt, wenn nicht das Land mineralische Ressourcen besässe. In den östlichen Gebirgen des Marutse-Reiches soll Gold zu finden sein. Um ausgedehnter Kohlenschürfungen willen bei den Victoriafällen entschloss man sich, die Bahn von Buluwayo dorthin zu führen. Aber abgesehen von den Minen haben nach der Meinung Béguin's weisse Einwanderer auf lohnende Geschäfte nicht zu rechnen; dies ist umsomehr der Fall, da durch die im Marutsegebiet sehr häufigen Fieber auch die stärksten Naturen physisch und moralisch geschwächt und sogar einem traurigen Untergange zugeführt werden können, wofern sie nicht in höheren Beweggründen humanitär-religiöser oder wissenschaftlicher Art eine Stütze finden.

CHRONIK.

Asien.

Arabien. Zwei unter türkischer Oberhoheit stehende arabische Stämme verüben an Unterthanen des jungen Fürsten von Centralarabien Abd-ul-Aziz, des Nachfolgers des Ibn Reschid, Räubereien, und Abd-ul-Aziz trifft mit grosser bewaffneter Macht bei Samava am Euphrat ein, um sich Genugthuung zu verschaffen. Der Sultan gibt Befehl, die räuberischen Stämme zu bestrafen und das geraubte Gut zurückzugeben. — Die aufständischen Araber in Jemen machen im Bezirke Kufi ein türkisches Bataillon nieder und zwingen Abdullah Pascha, sich nach Sanaa zurückzuziehen. Neuerdings sollen Aufständische in Jemen sich unterworfen und die Waffen abgeliefert haben. — Die Pest in Dscheddah dauert noch an, und es kommen noch Todesfälle vor.

Persien. Verschiedene Gesandtschaften beschweren sich bei der persischen Regierung darüber, dass die Thätigkeit der französischen, englischen und amerikanischen Missionen in der Provinz Azerbeidschen durch das eigenthümliche Verhalten von russischen Popen durchkreuzt wird, die nicht allein Nestorianer, sondern auch Katholiken und Presbyterianer für die orthodoxe Kirche zu gewinnen bestrebt sind und auch schon gewonnen haben sollen. Da die Popen ihre Bekehrungsversuche auch auf die Muhammedaner ausdehnen, wenden sich auch die Mollahs mit Beschwerden an den Schah und verlangen die Ausweisung der Popen. Die persische Regierung ist darüber in grosser Verlegenheit. — Russland soll das Recht auf einen Hafen (Benderabbas) im persischen Meebusen erworben haben, von welchem es, wenn es ihm beliebt, Besitz ergreifen könne.

Afghanistan. Ueber das Befinden des Emirs erhalten sich die ungünstigsten Gerüchte. Auf den in Samarkand lebenden Bruder des Emirs, Ishak Khan, werden zwei Mordversuche gemacht, die aber misslingen. Zum Zwecke der Ausbreitung russischer Handelsverbindungen in Afghanistan erstrebt man russischerseits die Oeffnung der Grenzen, die bisher bedingungslos für die Russen verschlossen waren.

China. Italien ist fest entschlossen, die Samnun-Bai in Besitz zu nehmen. — In der Provinz Schantung veranlasst die fremdenfeindliche Bewegung das militärische Einschreiten der Deutschen. Eine deutsche Marinepatrouille landet bei Itschou und wird im Inneren des Landes von chinesischen Soldaten angegriffen; die Deutschen erwidern das Feuer und tödten mehrere Chinesen, müssen sich aber zurückziehen. Der Provicar Freinademetz wird in der Nähe von Tsimo, unfern vom deutschen Gebiete, von Chinesen gefangen genommen, geschlagen und leicht verletzt; der ihm zu Hilfe gesandten deutschen Abtheilung aus Lizun gelingt es, ihn zu befreien, und die Bestrafung der Schuldigen wird eingeleitet. Eine zweite militärische Expedition geht nach dem Südwesten Schantungs in den Bezirk Itschoufu, wo seit Monaten die einheimischen Christen, die Missionäre, Kaufleute und Ingenieure belästigt und verfolgt werden. Ein deutscher Officier, ein Dragoman und ein Ingenieur werden auf dem Wege nach Itschoufu unweit dieser Stadt von der eingeborenen Bevölkerung angegriffen, und es folgt ein Kampf, in dem mehrere Chinesen getödtet und verwundet werden. Jitschou wird besetzt und zwei Dörfer in der Nähe von Jitschou, wo deutsche Reisende angegriffen wurden, werden niedergebrannt. Deutschland besetzt die Rhede von Ngantungwei. Die chinesische Regierung beordert Truppen in die Nähe von Kiautschau zum Zwecke des Schutzes der Ausländer. — In dem an England abgetretenen, Hongkong gegenüberliegenden Gebiete im Bezirke von Kaulung, wo englische Feldmesser zur Festlegung der Grenzen und zur Anlage von Befestigungen thätig sind, reizen fremdenfeindliche Aufrufe die Bevölkerung gegen die Engländer auf, und die Bewohner von Kaulung trachten die Arbeiten für die Erweiterung des englischen Gebietes zu verhindern. Die englischen Beamten, obwohl auf Befehl des Vicekönigs von Kwangtung von chinesischen Soldaten begleitet, werden von der Menge angegriffen und in die Flucht geschlagen. Die Chinesen auf dem Festlande nehmen auch den Polizeichef von Hongkong gefangen, doch wird dieser bald frei. Englische Truppen werden nach Kaulung beordert, um die Bevölkerung zu zwingen, die Ruhe nicht mehr zu stören, und auch der Vicekönig sendet Truppen zum Schutze der Feldmesser und fordert die Bevölkerung auf, diese nicht mehr zu belästigen. Trotzdem feuern Eingeborene im Hinterlande in Taipufu auf eine Abtheilung britischer Soldaten, die für die Besitznahme des erweiterten Gebietes von Kaulung Vorbereitungen treffen; die Chinesen (6000 Mann?) werden mit Shrapnels in die Flucht geschlagen und verfolgt, und die Engländer stecken auf dem Rückzuge mehrere Dörfer in Brand. Weitere nach Taipu gesandte Truppen finden die Ortschaften von den Aufständischen verlassen und kehren nach Hongkong zurück. Fernerer Wider-

stand wird nicht erwartet. — Die Kaiserin-Witwe befiehlt, dass die Truppen in der Nähe der Hauptstadt zusammengezogen werden; sie befasst sich damit, die Landesvertheidigung gegen einen Fremdenangriff vorzubereiten.

Korea. In der Provinz Tschun-tschöng wird eine französische Mission zerstört und ein Priester fortgeschleppt. Koreanische Truppen werden nach dem Orte, in welchem die Ausschreitungen stattfanden abgesandt.

Sumatra. Panglima Polim, nach dem Tode Tuku Umars die Seele des Widerstandes, verhindert den Prätendentsultan, sich dem General van Heutsz zu unterwerfen, und reizt die Stammeshäupter zur Fortsetzung des Widerstandes. Eine Colonne, die Panglima Polim verfolgt, wird wiederholt mit dem Feind in Gefechte verwickelt. In Paru, wohin sich der Prätendentsultan geflüchtet hat, wird noch ein heftiger Widerstand erwartet. Die Besatzungstruppen in Atjeh werden vermindert, die die gewöhnliche Formation übersteigenden Truppen kehren nach Java zurück.

Philippinen. Die Versuche, zu Aguinaldo zu gelangen, um über die Auslieferung der Gefangenen zu verhandeln, scheitern an der drohenden Haltung der Vorposten der Philippiner. Oberst McArthur nimmt Malolos, das Hauptquartier der Philippiner, nachdem diese die Stadt in Brand gesteckt und sie zum grössten Theile verlassen haben. Bei einem Gefechte nördlich von Malolos müssen sich die Philippiner zurückziehen; sie kehren in ihre Wohnstätten zurück und suchen den Schutz der Amerikaner nach. General Otis verkündet durch eine Proclamation, dass auf dem ganzen Archipel die Oberherrschaft der Vereinigten Staaten werde durchgeführt werden. McArthur wendet sich nach Calumpit, nördlich von Malolos an der Eisenbahn, wo die Aufständischen unter Aguinaldo's Führung ihre Hauptmacht zusammengezogen haben. Ein nächtlicher Angriff der Aufständischen auf die Bahnverbindung wird zurückgeschlagen. Auf dem Marsche nach Calumpit stösst die Brigade des Generals Hale auf heftigen Widerstand, schlägt aber den Feind zurück, umzingelt Calumpit und nimmt es nach hartnäckiger Vertheidigung der Philippiner ein. General Lawton rückt südwärts von Manila vor und nimmt die Stadt Santa Cruz und vier andere Städte, wobei viele Philippiner in die Hände der Amerikaner fallen. Eine amerikanische Colonne geräth zwischen Laguna de Bay und Baler in einen Hinterhalt und wird gefangen genommen, worauf General Lawton sich nach Manila zurückzieht. Bei dem Orte Guingua, nordöstlich von Malolos, haben die Amerikaner ein unglückliches Gefecht mit den Tagalen, die hier in starker Stellung lagen. Die Truppen des Generals Luna ergeben sich dem General Otis. Die Aufständischen verlegen den Sitz ihrer Regierung 47 Meilen weiter nördlich nach Tarlec. Hervorragende Philippiner suchen mit den Amerikanern Friedensverhandlungen zu eröffnen. Aguinaldo erbietet sich, sich mit seinen Leuten unter der Bedingung zu ergeben, dass ihnen Unabhängigkeit unter amerikanischem Protectorate gewährt wurde.

Afrika.

Bagirmi. Der Colonialadministrator Bretonnet kommt in Bagirmi an, um den dortigen Sultan, der seinerzeit auf Gentil's Veranlassung das französische Protectorat angenommen hat, seitdem aber von dem Häuptling Rabah verjagt worden ist und sich in französischen Schutz begeben hat, gegen Rabah zu unterstützen Wenn dieses Vorgehen Erfolg hat, soll der Sultan von Bagirmi zum Sultan von Bornu gemacht werden.

Aegyptischer Sudan. Wegen der ungesunden Verhältnisse soll Omdurman dem Verfalle preisgegeben werden. Die öffentliche Sicherheit ist überall wieder hergestellt. Der Khalifa soll sich nicht in günstigen Verhältnissen befinden. El Obeid und andere Städte sind ganz verödet. Die Bevölkerung hat sich zum Theil den Derwischen angeschlossen; ein anderer Theil erklärt sich der ägyptischen Regierung freundlich. Gegen die Mahdisten wird keine Expedition abgeschickt. — Die Regierung beschäftigt sich mit einem wichtigen Eisenbahnplan für den östlichen Sudan Augenblicklich wird der Bau einer Bahn von Khartum über Abu Harrab und Ghedaref nach Kassala und von dort nach Suakin geplant.

Togo. Die Arbeiten der deutsch-französischen Commission, die mit der Abgrenzung zwischen Dahome und Togo auf Grund des Abkommens vom 12. Juli 1897 beauftragt worden ist, werden in Folge einer Meinungsverschiedenheit zwischen den beiden Commissären unterbrochen, jedoch nach einer vollkommenen Verständigung der Betheiligten mit einander wieder aufgenommen.

Britisch-Westafrika. Von dem Hauptorte Lagos nach dem 80 *km* nördlich gelegenen Abeokuta (Mittelpunkt für das Palmölgeschäft) wird die Eisenbahn eröffnet. — Die von Freetown auf einer Strecke von 50 *km* nach Waterloo erbaute Eisenbahn wird zugleich mit einer nebenhergehenden Telegraphenlinie dem Verkehre übergeben. Eine Fortsetzung des Bahnbaues um 11 *km* nach dem Innern ist im Gange.

Nigerküsten-Protectorat. Nach Benin wird gegen den Häuptling Ologboscheri, der, dem Fetischdienst ergeben, vor zwei Jahren die Ermordung mehrerer Weissen veranlasste, ein Strafzug unternommen. Das Ziel ist der Ort Idumo, den die Häuptlinge Ologboscheri und Abohun zu ihrem Hauptquartier gemacht haben. Dort haben sie die Menschenopfer fortgesetzt und das umliegende Land eingeschüchtert und die Eingeborenen daran verhindert, zu der Regierung der Nigerküste zu stehen. Ein harter Kampf ist zu erwarten, da die beiden Häuptlinge eine starke Stellung und eine Streitkraft von mindestens 400 bewaffneten Kriegern haben. Der Strafzug besteht aus 200 Mann mit zwei Kanonen und einer Raketenbatterie unter dem Befehle des Majors Carter.

Britisch-Ostafrika. Die Unruhen in Uganda sollen der Beilegung nahe sein. 19 katholische Häuptlinge und 30—40 nubische Meuterer haben sich ergeben. Bilal Effendi, der Anführer der Sudaner, ist getödtet worden, und es ist sehr zweifelhaft, ob der Rest seiner Streitkräfte sich wieder zu vereinigen vermag. Muanga befindet sich noch in der Gegend von Buddeki; es verlautet, er wolle sich ergeben.

Kamerun. Der Feldzug gegen die Wuteleute soll beendet sein; alle aufständischen Häuptlinge sollen sich bedingungslos unterworfen haben. In Folge des Feldzuges nimmt die weitere Erschliessung des Landes einen lebhaften Aufschwung.

Portugiesisch-Westafrika. Zwischen Cecil Rhodes und einer Bankgruppe wird ein Abkommen geschlossen für die Anlegung eines grossen Hafens an der Mündung des Kunene und die Herstellung einer Eisenbahn von da in östlicher Richtung längs der Hochebene durch portugiesisches Gebiet nach Buluwayo (Zambesia). Diese Anlage würde die Dampferreise von Zambesia nach Europa um vier Tage kürzen.

Südafrikanische Republik. Präsident Krüger beabsichtigt, dem Volksraad eine Herabsetzung der Frist zur Erlangung der bürgerlichen Rechte vorzuschlagen. Jedoch solle eine gleichzeitige Zugehörigkeit zu zwei Nationalitäten untersagt sein; die neu Hinzukommenden müssten ihre bisherige Staatsangehörigkeit aufgeben, ehe sie Burghers werden könnten.

Deutsch-Südwestafrika. Der Anschluss an Swakopmund und damit von Deutsch-Südwestafrika an das Welttelegraphennetz ist erfolgt.

Australien.

Karolinen. Deutschland soll Abmachungen zum Ankauf der Insel Kusai, die den besten Hafen der Inselgruppe hat und ca. 110 km^2 gross ist, getroffen haben.

Tonga. Der Capitän des englischen Kreuzers „Tauranga" und der englische Viceconsul schliessen mit dem König der Freundschafts- (Tonga-) Inseln, Georg II., ein Ab-

kommen, wonach sich der König verpflichtet, weder seine Souveränetätsrechte aufzugeben, noch irgend einen Theil seines Königreiches einer fremden Macht abzutreten, zu verkaufen oder zu verpfänden. England verpflichtet sich dagegen, die Unabhängigkeit des Königreiches zu garantiren.

Samoa. Der junge Malietoa Tanu wird in Mulinnu zum König von Samoa gekrönt. Die Ruhe ist noch lange nicht hergestellt, und es finden fast täglich Kämpfe zwischen den Mataafaleuten und den regulären Eingebornentruppen (Anhängern Tanu's) statt. Bei einem heftigen Kampfe in der Nähe von Apia werden die amerikanischen und britischen Truppen und Matrosen wiederholt von den Angreifern zurückgeschlagen, und es fallen Officiere und Matrosen. Eine gemischte britisch-amerikanische Streitkraft von 150 Mann geräth in einen von den Mataafaleuten gelegten Hinterhalt und wird gezwungen, sich nach dem Strande zurückzuziehen. Die gefallenen Engländer werden enthauptet aufgefunden. Die englischen Kriegsschiffe setzen allein die Beschiessung der Stranddörfer an der Nordküste von Upolu fort. Ein Zusammenst ss drei Meilen von Apia endet mit dem Rückzuge der Tanuleute. Die Tanuleute und die Mataafaleute plündern fremdes Eigenthum. Die Mataafaleute hissen in einigen stark befestigten Plätzen die deutsche Flagge. Neuseeland erbietet sich, ein Regiment nach Apia zu senden. Deutschlands Vorschlag, eine Commission einzusetzen, um an Ort und Stelle die Zwistigkeiten und Meinungsverschiedenheiten beizulegen, die auf dem Samoa-Archipel zu so unangenehmen Folgen geführt haben, wird von den beiden anderen Vertragsmächten im Principe angenommen. Admiral Kautz wird von der amerikanischen Regierung angewiesen, Conflicte mit den Eingeborenen zu vermeiden und sich auf den Schutz des Lebens und des Eigenthums der Amerikaner zu beschränken, bis die drei Mächte entschieden hätten, was geschehen solle.

Neuseeland. Das Wiener Cabinet benachrichtigt den Premier Seddon, dass die Oesterreicher, zumal wenn sie arm sind, vor dem Betreten der ungastlichen Insel gewarnt werden sollen.

MISCELLEN.

Die chinesische Glasindustrie. Hierüber bringt „Die Glashütte" folgende interessanten Mittheilungen: Die bisher bestehende Meinung, in China, wo die Porzellanindustrie seit nahezu 4000 Jahren in enormer Weise entwickelt und die Herstellung von Email zur höchsten Vollkommenheit gebracht ist, sei die Glasfabrication bis vor Kurzem unbekannt geblieben, hat sich durch die letzten Forschungen, an welchen der deutsche Gesandte in China, Herr v. Brandt, lebhaften Antheil genommen hat, als eine irrige erwiesen. Wahr ist dagegen, dass in Japan die Glasfabrication unbekannt war, bis das Land den Fremden eröffnet wurde. Die chinesische Glasindustrie ist sehr alt; gleich allen anderen in diesem Lande gepflegten Künsten stagnirte sie jedoch im Laufe der Zeit, China producirte ausschliesslich gefärbtes Glas, was im Hinblick auf die bekannte Vorliebe dieses Volkes für Farben nicht überraschend ist. Opakes Glas wurde ursprünglich nur in fünf Farben hergestellt. Gegenwärtig werden jedoch auch Farben wie türkisenblau, smatgrün, kielergelb, schwarz, lila, roth, weiss, dunkelgrün, dunkelblau und purpurgold erzeugt. Die chinesischen Glasmacher sind Meister im Durcheinanderschmelzen verschieden gefärbter Schichten und im Imitiren der Farben kostbarer Steine wie Malachit, Agat etc. Transparent gefärbtes Glas und Glaswaare in blauen, grünen und braunen Schattirungen, Producte, welche ebenfalls zur Herstellung gelangen, erfreuen sich weniger der Abnahme beim kaufenden Publicum. Opal- und Rubinglas gehört zu den hübschesten Glasproducten der Chinesen. Das letztere sieht unter reflectirendem Licht wie rother Marmor aus und unter durchscheinendem Lichte ist es wundervoll rubinroth und transparent. Wenn ein Argwohn bestehen sollte, dass diese Producte der chinesischen Glasindustrie Imitationen der Producte des Westens seien, so ist derselbe gänzlich ausgeschlossen bei zwei Arten, charakteristisch für die chinesische Glasindustrie: das Reisglas und das „Sprung"-Glas. Das Reisglas ist ein trübes weisses Glas mit opaken wie Reiskörner aussehenden weissen Punkten, wovon das Glas seinen Namen hat. Unter „Sprung"-Glas versteht man weisses oder gefärbtes Glas mit glatter Oberfläche, das jedoch in seinem Innern scheinende und leuchtende Sprünge von eigenthümlichem Reiz zeigt, welche dem Glas ein Aussehen geben, als ob es durch und durch zersprungen wäre. Es bricht sehr leicht. In Folge der sprichwörtlichen chinesischen Abgeschlossenheit ist natürlich nichts über die Herstellungsweise dieses Glases bekannt. Die Arbeitsmethoden sind sehr von den in Europa und Amerika üblichen abweichend. Glasblasen ist in China erst später bekannt geworden; alle früheren chinesischen Glasproducte wurden gegossen, dann geschnitten und weiter bearbeitet. Aus diesem Grunde sind die chinesischen Glasartikel natürlich auch sehr dick und schwer und mit wenigen künstlerisch gestalteten Ausnahmen massiv und plump. Die Chinesen erzeugen aus Glas fast alle Artikel und Utensilien, welche wir gewöhnt sind, aus Metall zu verfertigen: Glocken, Juwelen, Ringe, Armbänder, Ohrringe, Gürtelschnallen, Mundstücke für Pfeifen, Knöpfe, Haarnadeln, Kästchen, Tassen, Ornamente für Hutschmuck, Erinnerungsstücke, Spielsachen etc. Alle diese Gegenstände werden in einem Stück verfert gt. Das Glas wird in eine Form gegossen, welche die ungefähre Gestalt des herzustellenden Gegenstandes hat. Dann wird die Oberfläche glatt gemacht und anderweitig verbessert. Die Ecken von Platten, Aussenseiten von Flaschen etc. werden facettirt. Wenn glatter Schliff genügend ist und das Gefäss nur durch Farbe und Gestalt auffallen soll, wird es mit verschieden gefärbten Füssen, Stielen, Henkeln etc. versehen, häufig in den lebhaftesten Compositionen. Das Giessen erfolgt theilweise in gut gearbeiteten Formen, in welchem Falle das erzeugte Gefäss nicht weiter bearbeitet wird. Die Decoration des Glases ist in China von grosser Verschiedenheit. Selten ist das Flachrelief der wohlbekannten chinesischen Ornamente, wie man dieselben auf chinesischen Porzellanmalereien findet. Es gibt Glasartikel, welche mit dem Diamant gravirt sind, wobei die Gravirung vergoldet ist. Sie sind im Relief ausgeschnitten und mit verschiedenen Farben in Email gemalt. Sie sind auf schwarzem oder hellem Grunde emaillirt oder mit Tropffarben bemalt, oder verschiedenartig gefärbte Decorationen, Blumen, Blätter etc. sind auf das gefärbte Gefäss gegossen, oder das Glas ist geschliffen. In der letztgenannten Kunst sind die Chinesen Meister, und ihre Producte sind den besten europäischen Erzeugnissen in dieser Beziehung bei weitem überlegen. Durchgängig gefärbtes Glas ist selten geschliffen, oberflächlich gefärbtes kaum jemals. Man bearbeitet dasselbe, indem die oberen Schichten derart herausgeschliffen werden, dass die unteren zum Vorschein kommen und so als Grund dienen. Eine Variation wird dadurch gewonnen, dass man die oberen Lager in verschiedener Stärke oder zusammen herausschleift, wodurch man das untere Lager in einzelnen Figuren und verschiedenen Schattirungen durchscheinend macht. Besonders wirksam ist diese Dec ration, wenn der Glaskörper aus gesprenkeltem Material mit verschieden gefärbten Oberflächen besteht. Es findet sich auch Glas, welches zwei- oder mehreremale übergossen ist und auf welchem die eingeschnittenen Figuren in Lagern von verschiedener Farbe erscheinen. Endlich existirt noch eine Decoration, welche darin besteht, dass man den Grund mit verschieden gefärbten aneinander grenzenden Glasanhäufungen versieht und aus diesen Figuren schneidet. Auf diese Weise werden kleine rothe, gelbe, blaue oder grüne Fische auf weissem Grunde erzeugt. Diese Artikel sind die kostbarsten von allen. Der Schliff demonstrirt durchaus die vollständige Sicherheit in der Handhabung der Werkzeuge; die Zusammenstellung der Farbe zeigt ausgezeichneten Geschmack. Form und Decoration der Gefässe geben Zeugniss vom Verständniss des Schönen. Die Höhe der chinesischen Glasgefässe ist gewöhnlich nur sehr gering, indem sie selten nur 3 *cm* übersteigt, indessen gibt es eine grosse Verschiedenheit in der Gestaltung. Dickbauchige Flaschen ohne oder mit Füssen, Flaschen in der Form von Aepfeln und Nüssen, Fässchen etc. und Flaschen von phantastischer Gestalt werden hergestellt. Ein charakteristisches Product der chinesischen Glasindustrie sind kleine Schnupftabaksflaschen, deren Stöpsel aus gefärbtem Glas oder Metall besteht und an welchem ein langer Löffel zum Herausnehmen des Tabaks befestigt ist. Als decorativer Vorwurf dienen geistige Darstellungen, Pflanzen- oder Thierfiguren, religiöse Symbole, Gottheiten, Drachen etc. Alle Artikel sind mit einer das Alter anzeigenden Handelsmarke versehen. Die chinesische Glasindustrie florirte im achtzehnten Jahrhundert und hat seit der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts bedeutend an Umfang zugenommen. Die Production ist heutzutage eine sehr grosse. Es ist nicht genau bekannt, in welchen Städten die Glasfabriken sich befinden, doch sagt man, dass eine kaiserliche Manufactur früher in Peking sich befand. Shantung erzeugt gegenwärtig Rohglas, welches ferner in Peking, Tuking und Kuantang gearbeitet wird. Die Qualität der modernen Erzeugnisse ist den früheren gegenüber eine bedeutend geringere. Moderne chinesische Glasproducte finden sich häufig in Museen, ältere Arbeiten sind viel seltener.

PAPIER: PITTENER PAPIERFABRIKS-ACTIEN-GESELLSCHAFT.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER

CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXV. Jahrgang. WIEN, MAI 1899. Nr. 5 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:

Ganzjährig ö. W. fl. 5.—, M. 10.—, Frs. 12.50 ohne Postversendung.
„ „ „ fl. 5.60, M. 11.20, Frs. 14.— mit „

Insertionsbedingungen

Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite ö. W. fl. 5.—.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRUMYSLU V CECHÁCH

TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF, NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BOEHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

* Giltig ab 1. Mai 1899. * FAHRPLAN. * Giltig ab 1. Mai 1899. *

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. 16†) I. II.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.	E. Z. Ostende-Triest L.I.Cl.			P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	E. Z. Triest-Ostende L.I.Cl.	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 5 I. II. III.	P. Z. 15†) I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
7 45	8 15	8 45	11 5	3 50	5 25	8 25	8 40	9 15	11 00	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	8 35	8 50	9 15	6 35	6 45	4 00	8 20	9 00	9 15	11 5
e8 15	.	9 23	e11 51	.	.	e8 56	e9 36	.	.	an	**Baden**	ab	7 56	.	9 14	5 55	.	3 25	.	.	.	12 37
8 37	8 59	10 7	2 22	4 38	6 12	9 24	10 20	10 36	11 47		**Wiener-Neustadt**		7 15	7 58	8 52	5 13	5 48	2 56	7 28	8 10	8 24	12 02
10 13	10 38	12 28	4 37	6 10	8 09	10 09	12 58	12 13	1 22		**Semmering**		5 23	6 46	7 31	3 02	4 31	1 01	6 14	6 50	7 08	10 17
10 36	10 59	12 58	5 09	6 35	8 34	11 30	12 9	12 34	1 43		**Mürzzuschlag**		4 45	6 20	7 00	2 12	3 59	12 13	5 48	6 20	6 37	9 40
11 07	12 29	2 20	5 56	8 11	9 11	.	.	.	.		**Neuberg**		3 14	.	6 16	.	.	11 22	.	5 17	5 47	.
11 19	.	2 13	6 25		9 35	.	2 54	.	.		**Kapfenberg**		3 01	.	5 57	12 28	.	10 21	.		.	8 38
1 43	.	.	8 56		.	.	.	.	.		**Au-Seewiesen**		11 50	.	4 05	.	.	.	.		.	6 00
11 26	11 43	2 20	6 36		9 42	12 18	3 01	1 18	2 27		**Bruck a. d. M.**		2 52	5 23	5 50	12 16	2 58	10 7	4 51		5 34	8 26
11 45	.	3 48	8 03		10 41	.	4 10	.	.		**Leoben**		1 37	.	5 20	11 19	.	9 11	.		4 47	7 05
2 31	.	7 52	.		.	.	9 50	.	.		**Eisenerz**		.	.	10 25	5 38	.	5 58	.		.	.
2 16	.	.	.		1 45	.	7 00	.	.		**Selzthal**		.	.	2 25	8 10	.	6 35	.		2 16	2 16
.	.	.	.		8 19	.	5 35	.	.		**Wörgl**		.	.	.	10 50	.	.	.		7 46	7 46
.	.	.	.		9 30	.	7 20	.	.		**Innsbruck**		.	.	.	8 58	.	.	.		6 38	6 38
4 27	.	10 27	.		7 18	.	11 20	.	.		**Villach**		.	.	12 20	4 51					9 04	.
11 00	.	.	.		2 15	.	10 27	.	.		**Venedig**		.	.	4 45	5 12					2 10	.
	12 15	3 55	8 35		11 00	1 20	4 57	2 16	3 25		**Graz**		1 10	4 20		10 03	1 53	8 07	3 49		4 31	7 00
	1 50	6 29	10 45			.	6 8	.	.		**Spielfeld**		9 48	3 20		8 16	.	6 01	.		.	
	2 59	7 54	.			.	8 13	.	.		**Purkla** (Gleichenberg)		.	1 11		5 12	.	4 48	.		.	
	5 00	.	.			.	10 17	.	.		**Luttenberg**		.	8 40		3 10	.	.	.		.	
	2 14	7 04	11 27			2 36	7 41	2 36	4 35		**Marburg**		9 15	2 56		7 40	12 29	5 27	2 30		3 10	
	6 45	11 17	.			6 17	10 7	6 17	9 51		**Klagenfurt**		5 45	8 30		2 13	7 30	.	11 45		11 45	
	8 15	.	.			7 12	2 35	7 12	11 39		**Villach**		.	6 12		12 40	5 48	.	10 51		10 51	
	10 2	.	.			10 51	7 17	10 31	.		**Toblach**		.	.		7 10	1 00	.	7 38		7 38	
	5 53	.	.			1 42	11 08	1 42	.		**Bozen-Gries**		.	.		12 45	8 38	.	4 21		4 21	
	7 36	.	.			2 59	.	2 59	.		**Meran**		.	.		.	6 35	.	3 00		3 00	
	7 39	.	.			3 15	.	3 15	.		**Trient**		.	.		10 58	7 17	.	3 19		3 19	
	8 26	.	.			3 59	.	3 59	.		**Mori**		.	.		9 57	6 40	.	2 17		2 47	
	9 50	.	.			5 09	.	5 09	.		**Arco**		.	.		8 18	.	.	1 07		1 07	
	10 8	.	.			5 26	.	5 26	.		**Riva**		.	.		7 56	.	.	12 50		12 50	
	10 23	.	.			.	.	.	.		**Verona**		.	.		6 30	5 00	.			.	
	2 39	7 40	12 20			3 05	8 28		.		**Pragerhof**		8 42	2 29		6 53	.	4 35			2 38	
	3 13	8 38	.			3 49	9 29		.		**Pettau**		7 27	1 45		5 43	.	.			1 56	
	3 44	9 06	1 51			4 12	10 03		5 54		**Cilli**		7 26	1 29		5 21	11 09	2 56			1 33	
	4 16	9 40	2 39			4 42	10 42		6 24		**Steinbrück**		6 50	12 57		4 40	10 39	2 15			1 00	
	7 48	.	7 4			7 34	4 20		.		**Agram**		.	7 50		12 54	.	9 10			9 10	
	5 33	11 15	4 36			5 53	12 43		7 35		**Laibach**		5 20	11 29		2 50	9 30	12 25			11 51	
	7 26		7 25			7 43	3 29		9 24		**St. Peter**			9 52		12 40	7 39	9 14			10 15	
	8 56		11 24			9 17	.		11 24		**Abbazia-Mattuglie**			8 09		.	5 31	5 31			8 35	
	11 10		1 00			1 00	9 40		1 00		**Pola**			5 20		.	2 15	2 15			6 15	
	8 34		9 42			8 57	4 51		10 35		**Nabresina**			8 32		10 51	6 36	7 14			8 50	
	9 17		11 18			10 08	6 34		2 27		**Görz**			7 10		9 25	2 55	5 25			6 57	
	7 00		6 20			2 15	11 05		.		**Venedig**			10 25		4 45	.	10 50			2 10	
	2 30					5 59	2 05		.		**Bologna**			6 30		2 03	.	4 50			10 35	
	6 03					10 47	6 34		.		**Florenz**			3 01		9 18	.	10 50			6 10	
	11 25					7 35	1 10		.		**Rom**			9 10		2 30	.	2 30			11 10	
	7 00					1 36	6 45		.		**Neapel**			11 25		8 20	.	8 20			2 55	
	2 25		.			7 35	6 12		.		**Mailand**			1 05		11 25	.	.			7 25	
	6 45		.			11 55	12 20		.		**Genua**			8 35		6 35	.	.			3 05	
	12 47		.			10 08	6 46		.		**Nizza**			12 20		10 02	.	.			4 45	
	9 00		10 25			9 28	5 35		10 58	an	**Triest**	ab		8 00		9 55	6 10	6 25			8 15	
					6 50	10 50	2 55	5 30	7 40	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	8 50	9 50	1 40	5 35	9 35					
					9 21	12 52	5 54	8 00	10 43	an	**Sopron** (Oedenburg)		5 58	7 23	10 57	3 30	6 23					
					10 55	2 07	7 51	9 38	12 37		**Szombathely** (Steinamanger)		4 00	5 52	9 04	2 19	4 39					
					1 35	4 08	11 01		3 42		**Nagy-Kanizsa**		12 45		6 05	12 20	2 05					
					8 48	10 27			9 16		**Zágráb** (Agram)		7 39			7 07	.					
					4 44	6 50			7 18		**Barcs**		9 15			8 45	11 05					
					10 00				1 20	an	**Pakrácz**	ab	2 50				6 00					

Die **Nachtzeit** (6 00 Abds. bis 5 59 Früh) ist durch **Unterstreichung** der Minutenziffern kenntlich gemacht.

Die Zeiten **rechts** von den Stationsnamen sind **von unten nach oben** zu lesen.

†) Verkehrt vom 1. Juni an, und zwar nur an Wochentagen.

Von Wien ab **jeden Dienstag.**

Von Triest ab **jeden Mittwoch.**

Speisewagen: Wien-Triest (einmal wöchentlich) bei den Ost-Expresszügen (Wien ab 11 00, Wien an 6 45).

Schlafwagen (I. Classe): Wien-Triest und Abbazia, Fiume (einmal wöchentlich) bei den Ost.-Expresszügen (Wien ab 11 00, Wien an 6 45). (I. und II. Classe): Wien-Triest und Venedig (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 9 5, Wien an 8 20).

Directe Wagen (I. II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand und Klagenfurt (ab 1. Juni) auch Villach- und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 7 45, Wien an 9 15), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 9 45, Wien an 8 20), Wien-Abbazia-Fiume und Pola (Wien ab 8 15, 8 25, Wien an 8 50, 9 15), Wien-Görz-Cormons (Wien ab 8 15, Wien an 8 50), Wien-Cormons-Venedig (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Sopron-Essegg-Pécs (Wien ab 6 50, 7 40, Wien an 8 52, 9 5), Wien-Sopron-Zákány-Agram (Wien ab 10 50, Wien an 5 35).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements:

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7.

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und

elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

ZOLL-COMPASS.

Der V. Jahrgang des „Zoll-Compass“ wird, gleichwie der III., beziehungsweise der Ergänzungsband desselben (IV. Jahrgang) *lieferungsweise* zur Publication gebracht, und die einzelnen Lieferungen erscheinen nach Maassgabe der eintretenden Veränderungen in den betreffenden Zolltarifen.

Der gestellten Aufgabe, die für unseren Aussenhandel wichtigsten Länder successive in den Rahmen dieses Jahrbuches einzubeziehen, wird der erscheinende V. Jahrgang durch Neuaufnahme der Zolltarife der *australischen Colonien, Niederländisch-Indiens* und der *Philippinen* entsprechen.

Von dem in 20 Lieferungen erscheinenden V. Jahrgang sind bisher 12 Lieferungen publicirt worden, enthaltend die Tarife von Rumänien, Argentinien, Russland, Britisch-Indien, China, Japan, Korea, Persien, Oesterreich-Ungarn, Schweden, Norwegen, Helgoland, Italien, Argentinien (II. Auflage), Deutschland, Frankreich Griechenland, Belgien, Vereinigte Staaten von Amerika, Schweiz und Vereinigte Staaten von Amerika (II. Auflage).

Preis per Lieferung 45 kr. = 90 Pfg.

Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. Für *Deutschland* alleiniger Vertrieb durch E. S. Mittler & Sohn, Berlin S. W. 12, Kochstrasse 68—70.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum“

mit der Beilage

„Commercielle Berichte der k. u. k. österr.-ungar. Consularämter“.

Mehr als 147,100 Artikel u. Verweisungen.

MEYERS KONVERSATIONS-LEXIKON

= Vollständig liegt vor = in 5., neubearbeiteter und vermehrter Auflage:

272 Hefte je 50 Pf., 17 Bände je 8 Mk.

17 Bände in Halbleder geb. je 10 Mk.

18.100 Seiten Text. 10.500 Abbildungen.

Probehefte und Prospekte gratis durch jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig.

Mit 1088 Bildertafeln u. Kartenbeilagen.

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd“.

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Indien—China—Japan.

Dreizehn Fahrten von Triest, resp. Fiume mit Berührung der Häfen Port Said Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama (diese beiden Häfen werden alternativ nur jeden zweiten Monat berührt) und Kobe. **Auf der Ausfahrt kann Venedig facultativ angelaufen werden.** Anschluss in Bombay an die Dampfer der directen Linie Triest-Bombay. — In den Zwischenhäfen, Bombay ausgenommen, können Ablehrten und Ankünfte früher oder später erfolgen. Der Aufenthalt in **Fiume** auf der Rückfahrt kann um die für die Lade- und Umladeoperationen nöthige Zeit verlängert oder verkürzt werden. Ausser den oben bezeichneten Häfen können sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Echellen Chinas oder Japans oder Manila berührt werden.

Directer Dienst Triest—Bombay.

Abfahrt von Triest am 3. der Monate Jänner, Februar, März und am 12. März ferner am 3. der Monate April, Mai, Juni, September, October, November und December, mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Bombay. — Die Ankünfte und Abfahrten in den Zwischenhäfen können verfrüht oder verspätet werden, jedoch ohne das itinerärmässige Eintreffen in den Endhäfen zu beeinträchtigen. Anschluss in Bombay in beiden Richtungen an die Dampfer der Indo China Japan-Linie.

Triest—Calcutta.

Abfahrt von Triest am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Juni, August, September, October, November, December mit Berührung der Häfen Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta. Auf den Hin- und Rückfahrten können Ceconada, Madras und andere Häfen der Coroma del Küste angelaufen werden. Auf den Rückfahrten ist die Berührung der Barmanischen Reichshäfen sowie anderer Echellen des Rothen und Adriatischen Meeres facultativ. Das Anlaufen von Bombay und Massaua auf den Hinfahrten und von Venedig auf den Rückfahrten ist bei allen Reisen facultativ.

Mercantildienst nach Brasilien.

Gemeinschaftsdienst mit der „Adria“. Von Triest, resp. Fiume je eine Abfahrt in den Monaten Jänner, Februar, März, April, Mai, drei Abfahrten im Juli, zwei Abfahrten im August, zwei Abfahrten im September, zwei Abfahrten im October, eine Abfahrt im November und eine im December. Berührung der Häfen Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in **Cattaro** Freitag 12 Uhr Mittags, berührt.: **Pola, Zara, Spalato, Gravosa.**

Retour ab **Cattaro** Freitag 2½ Uhr Nachm., in **Triest** Samstag 5½ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich** *A* und in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari** und **Brindisi.**

Linie Triest—Metkovich *A*.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in **Metkovich** Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt.: **Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Geisa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.**

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in **Triest** Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie **Triest—Cattaro.**

Linie Triest—Metkovich *B*.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in **Metkovich** Montag 5 Uhr Nachm., berührt.: **Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogosinzza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.**

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in **Triest** Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht, Ankunft in **Venedig** den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankunft in **Triest** den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 2½ Uhr Nachmittags, in **Zara** Donnerstag 5 Uhr Nachm., berührt.: **Cherso, Ruhaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valesassione, Porto Manzo.**

Retour ab **Zara** Sonntag 5½ Uhr Früh, in **Pola** Montag 4 Uhr Früh

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt.: **Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.**

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in **Triest** darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie *A*.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende August.

Von **Alexandrien** ab Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattachia, Alexandrette, Meryna, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., an in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh.

*) Am 3., 10., 17., 24. und 31. Jänner, 7., 14., 21. und 28. Februar, 7., 14., 21. und 28. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5., 12., 19. und 26. September, 3., 10., 17., 24. und 31. October, 7., 14., 21. und 28. November, 5., 12., 19. und 26. December.

**) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3., 10., 17. und 24. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

Anschluss in **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt in **Smyrna** (in den Monaten vom September bis Ende März) auf der Hinfahrt nach **Candien, Cerigo** etc. (**Thessalische Linie B**, Rückfahrt).

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 4 Uhr Nachm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschluss in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt nach **Albanien** und **Dalmatien (Dalmatinisch-Albanesische** Linie, Rückfahrt), weiters in **Corfu** oder **Santi Quaranta** aus **Albanien** nach **Triest** (Linie **Triest—Constantinopel**, Rückfahrt); in **Corfu** auf der Hinfahrt auf die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch-Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt nach **Candien** etc. (**Thessalische Linie A**, Rückfahrt).

Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, berührt ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh (nur auf der Hinfahrt). Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Montag 9 Uhr Früh, berührend: **Burgas, Varna, Costanza.** Rückfahrt ab **Odessa** jeden Montag 4 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 10 Uhr Vorm.

Griechisch-Orientalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: **Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Smyrna, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli.** Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vorm.

*) Am 1., 15. und 29. Jänner, 12. und 26. Februar, 12. und 26. März, 9. und 23. April, 7. und 21. Mai, 4. und 18. Juni, 2., 16. und 30. Juli, 13. und 27. August, 10. und 24. September, 8. und 22. October, 5. und 19. November, 3., 17. und 31. December.

**) Am 9. und 23. Jänner, 6. und 20. Februar, 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

Anschluss in Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie B, Rückfahrt) und überdies in den Monaten vom September bis Ende März auch auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

Griechisch-Orientalische Linie *B*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: **Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Chios, Smyrna, Vathy, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli.** Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vormittags.

*) Am 8. und 22. Jänner, 5. und 19. Februar, 5. und 19. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 15. und 29. October, 12. und 26. November, 10. und 24. December.

**) Am 2., 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22. Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. September, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 19. December.

Anschluss in Piräus an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna in den Monaten vom September bis Ende März auf der Hinfahrt nach **Caramanien** und **Syrien (Syrisch-Carramanische** Linie, Rückfahrt); in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa**, sowie an die **Donaulinie.**

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis **Smyrna** geführt werden. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 12 Uhr Mittags, in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, berührt.: **Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Braila.** Rückfahrt von **Galatz** jeden Mittwoch 9 Uhr Früh, in Constantinopel Sonntag 8 Uhr Früh. (Burgas, Varna nur auf der Rückfahrt, Braila nur auf der Hinfahrt.)

Anschluss in Constantinopel an die Rückfahrt der Griechisch-Orientalischen und der Syrisch-Caramanischen Linie.

Thessalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, berührend: **Fiume, Valona, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto.** Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

*) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Anschluss in Piräus auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische Linie B** in derselben Richtung. Die Rückfahrt ist weiters im Anschluss an die Hinfahrt der Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie der **Griechisch-Orientalischen** Linie *A*. In Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie **Donaulinie.**

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

Thessalische Linie *B*.

Von **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh, berührend: **Durazzo, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Smyrna, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto.** Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Montag 12 Uhr Mittags.

*) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

**) Am 7. und 21. Jänner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November, 9. und 23 December.

Anschluss in Piräus auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische Linie A** in derselben Richtung; in **Smyrna** (vom September bis Ende März) auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Syrisch-Caramanischen** Linie; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie.**

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Von **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu nächsten Mittwoch 9½ Uhr Vorm., berührend: **Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Brindisi** (Bari und Brindisi nur auf der Hinfahrt), **Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu.** Retour von Corfu Donnerstag 8½ Uhr Früh, an Triest Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in Cattarn auf der Rückfahrt von Bari und Brindisi nach Dalmatien mit der rückkehrenden Dalmatinisch-Albanesischen Linie; in Santi Quaranta auf der Hinfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel, sowohl nach Triest als nach Constantinopel.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** ab jeden Freitag 4½ Uhr Früh, in Prevesa den gleichen Tag 5 Uhr Nachm., berührend: **Saljada, Parga, Sta. Maura.** Rückfahrt ab **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu den gleichen Tag 6½ Uhr Abends. Anschluss in Corfu an die Rückfahrt der Eillinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Anmerkung. Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

(Oceanischer Dienst siehe vorhergehende Seite.)

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

Juni 1899. Nr. 6.

JEDNOTA
K POUZDUZENI
PRUMYSL
V CLCHACH

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 5 fl. = 10 Mark.

INHALT: Die Zukunft Chinas. — Die neue Aera in Japan. — Die deutschen Schutzgebiete bei Beginn des Jahres 1899. — Die deutschen Colonialerwerbungen. — Die Baumwollcultur in Centralasien. — Chronik. — Miscellen: Hebron. — Nordmakedonien. — Webemuster und Tätowirung auf den Lutshuinseln — Literatur.

DIE ZUKUNFT CHINAS.

Die Vereinigung der Handelskammern Grossbritanniens hat im vorigen Jahre Lord Charles Beresford mit der Mission betraut, die politischen und wirthschaftlichen Verhältnisse Chinas, namentlich mit Berücksichtigung der englischen Handelsinteressen einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen. Ob die Erfüllung dieser Aufgabe in den wenigen Monaten möglich war, die Lord Charles Beresford im Reiche der Mitte zugebracht hat, ist allerdings zweifelhaft; immerhin wurde seinem Berichte, der vor Kurzem in Buchform[1]) der Oeffentlichkeit übermittelt wurde, mit Spannung erwartet. Es rechtfertigt zweifelsohne das lebhafte Interesse, das ihm entgegengebracht wurde, zumal es reiches Material zur Beurtheilung der Sachlage in China enthält. Lord Beresford hat Vieles aus eigener Anschauung kennen gelernt und noch mehr von competenten Fachleuten in China gehört. Seine Mittheilungen haben Anspruch auf eingehende Würdigung, wenn auch die Conclusionen, die er aus seinen Beobachtungen zieht, und das politische Programm, das er für die Verfolgung englischer Interessen in China aufstellt, in der Presse auf manchen Widerspruch stiess.

Der Titel seines Buches: „Der Zusammenbruch Chinas" harmonirt nichts weniger als mit den Anschauungen, die Lord Beresford in seinem Berichte bezüglich der Zukunft des Reiches der Mitte zum Ausdruck bringt. Der ganze Schwerpunkt des Buches liegt im Hinweis auf die Nothwendigkeit der Erhaltung des chinesischen Reiches, das noch keineswegs seine Existenzfähigkeit eingebüsst habe. Die europäischen Mächte haben nach Ansicht unseres Gewährsmannes bloss zwei Wege offen für ihre ostasiatische Politik: die Politik des offenen Thores und jene der Interessensphären; die erstere bedeute Regeneration Chinas, die zweite bedeute Krieg und Ruin des Landes; Lord Beresford versichert, die gesammte Handelswelt in China sei für die Politik des offenen Thores für Alle.

Lord Beresford hat die Ueberzeugung gewonnen, dass die Erhaltung des himmlischen Reiches sowohl Ehrensache wie auch ein wesentliches Interesse seiner Nation ist, und er hofft gleichzeitig, dass diese Erkenntniss in England sowohl wie in Amerika immer mehr an Boden gewinnen wird. Dem Bestreben der übrigen Nationen, sich möglichst bald möglichst grosse Stücke der chinesischen Erbschaft zu sichern, solle England, so ist sein Gedankengang, mit ruhigem Blute zusehen und seinen Widerstand gegen solche Bestrebungen nicht dadurch zum Ausdruck bringen, dass es in gleicher Weise gegen China vorgehe. Denn habe auch das diplomatische und commercielle Ansehen Grossbritanniens in Nordchina Schaden erlitten, so sei das doch nur wenig im Vergleich zu der Einbusse, die der gute Ruf einer Nation erführe dadurch, dass sie mit Gewalt China Concessionen abzwänge.

„Wir haben," schreibt Lord Beresford, „die Ohnmacht und das Missgeschick der Regierung und der Bevölkerung von China benützt, unsere eigenen Interessen zu fördern, und als Folge davon ist China argwöhnisch auf Grossbritannien geworden, das ist nicht nur natürlich, sondern unvermeidlich. Eine beharrliche Anerkennung der Principien der Freiheit, des gerechten Handelns und der Gleichberechtigung Aller, die unsere Stellung in der Welt begründet hat, im Verein mit Energie und Kraft in der Durchführung dieser Grundsätze, das wird nicht nur das chinesische Reich aufrecht erhalten, sondern auch unsere Interessen besser fördern als das augenblickliche Princip, zu nehmen, was einem nicht gehört, nur weil Andere dasselbe thun. Wenn nicht eine endgiltige Erledigung des Problems im fernen Osten ausgefunden wird, ist Krieg gewiss, und die ganze civilisirte Welt könnte gewungen sein, daran theilzunehmen."

Das Bild, das Lord Beresford von den chinesischen Verhältnissen entwirft, ist gerade nicht ungünstig. Das Land, behauptet er, ist im Mark gesund, das Volk ist fleissig und willfährig, die chinesischen Handelsleute sind äusserst verlässlich, tüchtig und haben Unternehmungsgeist, nur die herrschenden Beamten sind corrupt, unfähig und Gegner jeder Neuerung. Eine Regeneration Chinas ist vorbedingt durch Reformen in der Regierung Chinas. Lord Beresford hält diese für möglich; in der englischen Presse wurde fast allgemein diese Ansicht als eine überaus optimistische hingestellt. Uebersieht man das Programm, dessen Inhalt Lord Beresford als die wichtigsten Punkte der europäischen Politik in China hinstellt, kann man sich allerdings kaum der Anschauung erwehren, dass seine Durchführung auf die grössten, wenn nicht ganz unüberwindliche Hindernisse stossen muss. In einem Worte gesagt, Lord Beresford basirt die Gesundung des chinesischen Reiches auf der Voraussetzung, dass die europäischen Mächte die meisten und wichtigsten Zweige der chinesischen Verwaltung europäischer Leitung und Aufsicht unterstellen. Sein Programm besteht aus folgenden Punkten:

1. Einführung kaiserlicher Münzprägung.
2. Reform der Grundsteuereinhebung.
3. Aufhebung der Beschränkungen des Getreideexportes.
4. Aenderung des Gesetzes, betreffend das Salzmonopol.
5. Erwirkung des Rechtes für Ausländer, sich im Innern des Landes zu Handelszwecken niederzulassen.
6. Registrirung und Schutz der Handelsmarken.
7. Freigebung der Binnenschiffahrt.

[1]) The Break-up of China, with an account of its present Commerce, Currency, Waterways, Armies, Railways, Politics, and future Prospects. By Lord Charles Beresford, London, Harper and Brothers.

8. Aufhebung der Likin-Abgabe, beziehungsweise eine Reform derselben dahin, dass der Binnenzoll nur ein einzigesmal zu entrichten ist.

9. Erleichterungen, betreffend die Erlangung von Bergbauconcessionen für ausländische Gesellschaften.

10. Die Errichtung eines Bureaus für die Regelung des Finanz-, Eisenbahn- und Schiffahrtswesens sowie des Strassen-, Post- und Telegraphenwesens.

11. Die Errichtung eines commerciellen Informationsbureaus.

Lord Beresford verhehlt sich nicht die unendlichen Schwierigkeiten, auf die ein solches Reformwerk stossen müsste; sie liegen vor Allem in einer Sanirung der Finanzverhältnisse.

Als eine nicht unbedenkliche Folge der Ereignisse der letzten Jahre in China ergibt sich eine zunehmende Verschuldung der chinesischen Regierung durch fortschreitende neue Anleihen, die es ihr immer schwerer macht, ihre Finanzen vermittelst durchgreifender Reformen auf eine gesundere Basis zu bringen. Das chinesische Reich hat augenblicklich Schulden von nicht weniger als 2 bis $2^1/_2$ Milliarden Gulden, für deren Dienst die Einnahmen aus den Seezöllen verpfändet worden sind. Die bislang aufgenommenen Anleihen sind folgende: 7 percentige Silberanleihe von 1894 (englische) von 10,000.000 Taels, rückzahlbar in 20 Jahren. — 6 percentige Goldanleihe von 1895 (englische) von 3,000.000 £, rückzahlbar in 20 Jahren. — 4 percentige Goldanleihe von 1895 (russisch französisch) von 16,000.0 0 £, rückzahlbar in 36 Jahren. — 5 percentige Goldanleihe von 1896 (englisch-deutsche) von 16,000.000 £, rückzahlbar in 36 Jahren. — $4^1/_2$ percentige Goldanleihe von 1898 (englisch-deutsche) von 16,000.000 £, rückzahlbar in 45 Jahren. Damit ist die Belastung Chinas freilich noch nicht erschöpft, es kommen zunächst noch zwei kleinere Anleihen von zusammen etwa 2,000.000 £ hinzu, denen die Zolleinnahmen für den Nothfall als Garantie verpfändet sind, ferner noch einige kleine alte Silberanleihen und dann noch die für einige Bahnanleihen übernommenen Garantien, so von 4,000.000 £ für die Lu-Han-Eisenbahn und 2,300.000 £ für die Niutschwang-Bahn. Nach den Bestimmungen, die die Rechte der meistbegünstigten Nationen regeln, müssen dieselben Garantien für alle Anleihen gelten, die zum Bau von Eisenbahnen noch aufgenommen werden. Ob es aber möglich ist, aus den verpfändeten Zolleinnahmen noch weitere Garantien für irgend eine neue Anleihe herauszuschlagen, das darf man um so eher bezweifeln, da für die letzte der grossen Anleihen, die 1898er englisch deutsche, bereits sieben Empfangstellen der Likinabgaben als ergänzende Garantie verpfändet wurden. Hielt man also den noch freien Rest der Seezölle dafür schon als alleinige Garantie für ungenügend, so muss man das jetzt nach erfolgter neuer Belastung sicherlich noch um so eher thun. Daraus ergibt sich dann consequenterweise die weitere Frage: Wird es China je fertig bringen, seine finanzielle Verwaltung zu säubern und zu reorganisiren? Denn finanzielle Corruption ist ein weitverzweigtes Uebel im himmlischen Reiche, und etwas jedenfalls sollte zu seiner Einschränkung geschehen. Dabei könnten Maassnahmen wie eine Reorganisation der inneren Steuerverwaltung, eine Währungs- und Münzreform, die Errichtung einer Staatsbank u. A. nach Ansicht von Lord Beresford leicht die augenblicklichen Staatseinnahmen von China auf das Vierfache steigern. Bei seinem überwiegenden Einfluss in allen commerciellen und finanziellen Angelegenheiten Chinas könne bei derartigen Reformen England erster Linie hilfreiche Hand leisten und an die Spitze einer nach Art der Seezollverwaltung gebildeten internationalen Verwaltung für die chinesischen Staatsfinanzen treten.

Welch grosse Schwierigkeiten eine finanzielle Regenerirung Chinas, ja selbst nur die Controle eines Theiles der Finanzgebahrung bietet, lehrt ein Blick auf die jüngste Entwicklung der dornigen Likinfrage. Zur Sicherung der anglo-deutschen Anleihe vom Jahre 1898 wurde der Rest der noch unverpfändeten Seezolleinnahmen sowie die Likinabgaben im Yangtse-Thale und in der Provinz Chekiang verpfändet; die Einnahmen wurden vertragsmässig unter Sir Robert Hart's Controle gestellt. Die Centralregierung in Peking gab scharfe Vorschriften hinaus, um Unterschleife durch die Beamten hintanzuhalten, und hatte jedenfalls den besten Willen, eine wirksame Aufsicht durchzuführen. Aber als das Decret veröffentlicht wurde, schien für jeden chinesischen Beamten der in Betracht kommenden Districte der Augenblick gekommen, während des ihm noch gelassenen Zeitraumes so viel Geld in seine Tasche zu bringen wie möglich, ausserdem bemühte sich jeder Beamte, den ihm zur Verfügung stehenden Zeitraum so viel wie nur angängig zu verlängern, und im Hinblick auf die gegenwärtige Lage der Dinge scheinen diese Bemühungen selbst jegliche Erwartungen der in Betracht kommenden Beamten übertroffen zu haben, denn die fremdländische Controle der Likinstationen scheint noch weniger durchgeführt zu sein als zu der Zeit, in der das Decret erlassen worden ist. Wenn nun aber bei Abschluss des Anleihevertrages die passive Opposition der Provinzialbehörden unterschätzt worden ist, so wäre es durchaus verkehrt, dem Generalzollinspector Vorwürfe zu machen, weil es ihm nicht gelungen ist, den Widerstand der Mandarinen und Unterbeamten zu brechen. Unmittelbar nach Abschluss des Anleihevertrages hat Sir Robert Hart für Beschaffung einer namhaften Zahl von Revisionsbeamten gesorgt, die den äusseren Dienst bei den Likinerhebungsstellen zu versehen haben, indem er aus dem inneren Dienste der Zollämter eine grosse Anzahl von Beamten herauszog, die mit der Landessprache vertraut waren und den Auftrag erhielten, die Art und Weise der Likinerhebung an den Steuerämtern genau zu überwachen, auch geeignete Reformmaassnahmen gegebenen Falles vorzuschlagen. Obwohl die von der Regierung zu Peking an die Provinzbehörden ertheilten Befehle klar und bestimmt waren, fehlte es weder in Kiang-su noch in Che-kiang, in Neanhwei und Hupeh an Opposition, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil das Interesse der provinziellen Finanzverwaltung demjenigen der Centralregierung direct widerstrebt. Daher kam es auch, dass die Bemühungen der den Likinstationen zuertheilten europäischen Beamten vergebliche waren, und dass man zu der Ueberzeugung kam, Erspriessliches nur erreichen zu können, nachdem ein Bewachungsdienst auf den grossen Wasserstrassen vermittelst bewaffneter Fahrzeuge eingerichtet worden ist. Sodann hat man eingesehen, dass der oberste Beamte eines Likinsteueramtes kein Chinese sein darf, wenn Finanzergebnisse von irgend welcher Bedeutung erzielt werden sollen, denn so wie die Dinge jetzt noch liegen, bemühen die chinesischen Beamten sich, den Hauptertrag der Abgaben in die eigene Tasche zu führen, da der von ihnen selbst gehegten Ueberzeugung nach die Tage ihrer Herrschaft gezählt sind. Die Erträge des Likin sind deshalb neuerdings auch so wesentlich zurückgegangen, dass der Tsungli-Yamen dadurch beunruhigt worden ist und eine Warnung an die chinesischen Likinbeamten gerichtet hat, die selbstverständlich keinen Erfolg gehabt hat. Ermuthigt durch die Resultate ihres Widerstandes, haben die Beamten in gewissen Districten, zumal in Che-kiang und Hupeh allerlei Vorschläge zur Beseitigung der fremdländischen Controle gemacht und zur Vermeidung dieser letzteren die ihnen auferlegte Likinquote am Fälligkeitsdatum aus freien Stücken an die Zollverwaltung abgeführt. In Hong-chon (Che-kiang) hat das Likinamt darauf verwiesen, dass die von diesem District jährlich aufzubringende Million Taels mehr als den Durchschnittsbetrag der Eingänge ausmacht, trotzdem hat es sich aber anheischig gemacht, den Betrag bei Verfall prompt einzusenden, wenn dadurch die Controle durch Beamte der Zollverwaltung vermieden werden könne. Die Gouverneure von Kiang-su, Che-kiang und

Hupeh sind in gemeinsamer Berathung über die Angelegenheit getreten und sind, wie es heisst, zu der Ueberzeugung gelangt, dass ein modus vivendi sich schon finden lassen werde. Unter diesen Umständen kann es als feststehend gelten, dass eine abendländische Controle der Likinämter ohne Ausstattung der Revisionsbeamten mit der nöthigen Disciplinargewalt ein Schlag ins Wasser sein muss.

Wenn sich solche Schwierigkeiten bereits bei der Beaufsichtigung der Finanzgebahrung betreffend verpfändete Einnahmen herausstellen, ist es klar, dass die europäische Controle interner chinesischer Finanzverhältnisse heute eine Utopie bleiben muss.

So muss es sich auch Lord Charles Beresford gefallen lassen, von links und rechts ein unverbesserlicher Optimist gescholten zu werden, und die „Times" wirft ihm nicht mit Unrecht vor, dass seiner „open door"-Politik alle Grundlage mangle, nachdem er nicht zeige, wie das Thor geöffnet werden und wie es auch offen gehalten werden könnte.

Was den britischen Handel in China anlangt, fordert Lord Beresford seine Landsleute auf, Alles daran zu setzen, um der wachsenden internationalen Concurrenz auf dem chinesischen Absatzgebiete erfolgreich die Spitze bieten zu können. Vorläufig hätte allerdings England noch nicht viel an Boden in China verloren, aber die Gefahr eines solchen Verlustes werde immer drohender. Mit Bedauern constatirt Lord Beresford, dass der Einfluss Englands in China stark zurückgegangen ist, wogegen jener Russlands stark gestiegen ist. Diese politischen Verhältnisse wirken natürlich auch fühlbar auf die Handelsverhältnisse zurück; auf England entfallen 64 Percent des Handels von China — der britische Einfluss stehe aber im umgekehrten Verhältnisse zur Grösse des britischen Handels. Lord Beresford fürchtet selbst, dass England nicht im Stande sein werde, die Suprematie auf die Dauer zu behaupten, da England nicht immer die Vortheile geniessen werde, die es bisher vor der Concurrenz voraus hatte. Er empfiehlt den englischen Kaufleuten, vor Allem junge Leute für China speciell auszubilden, die auch chinesisch lernen sollten, wie dies bereits in Deutschland und Amerika geschieht.

—*w.*

DIE NEUE ÄRA IN JAPAN.

Einer Correspondenz der „Times" aus Tokio entnehmen wir:

Eine der grössten Schwierigkeiten, die mit der Aera der neuen japanischen Handelsverträge verknüpft sind, besteht in der Ausdehnung der japanischen Gerichtsbarkeit auf Fremde an Stelle der bis dahin bestandenen Consular-Jurisdiction. Die anfänglich in dieser Beziehung obwaltenden Befürchtungen der in Japan befindlichen Europäer haben sich aber in Folge des von den japanischen Autoritäten beobachteten Vorgehens bedeutend gemildert. Hiezu trug in hohem Grade die auf Antrag der japanischen Regierung erfolgte Einsetzung eines Comités bei, das aus Mitgliedern der europäischen Colonie in Yokohama besteht. Dieses ist in Verbindung mit einem japanischen Comité, welches sich schon seit längerer Zeit mit der Frage der Einführung der gemeinsamen Gerichtsbarkeit beschäftigt. Durch deren Zusammenwirken sind eine Reihe von Beschwerdepunkten und Missverständnissen in befriedigender Weise erledigt worden.

Eines dieser Missverständnisse bezog sich auf die Rechtsstellung der Fremden in der japanischen Journalistik. Es war eine naturgemässe Consequenz der früheren drakonischen Pressgesetzgebung Japans, dass die der Consular-Jurisdiction unterstehenden Fremden keine Zeitungen in japanischer Sprache, sondern nur in ihren heimischen europäischen Mundarten herausgeben durften. Bei der kürzlich stattgefundenen Reform der Pressgesetzgebung, wodurch der japanischen Journalistik nach dem Urtheile der „Times" ebensoviel Freiheit gewährt wurde als sie in England besitzt, blieb aber die Clausel, welche die in japanischer Sprache geschriebenen Zeitungen den Fremden vorenthielt, bestehen. Dies wurde in Europa irrthümlich als ein Verbot der journalistischen Thätigkeit der Fremden aufgefasst. Um alle Misshelligkeiten zu vermeiden, wurde nun von der japanischen Legislative durch ein vom 1. Juli 1899 an giltiges Gesetz den Fremden die journalistische Bethätigung ohne alle sprachliche Einschränkung gestattet.

Eine weitere Schwierigkeit ergab sich bezüglich der Rechte an Grund und Boden. Eine heftige nationalistische Agitation vereitelte den ursprünglichen Plan der japanischen Regierung, das Grundeigenthum den Fremden ohne alle Einschränkung zu gewähren. Nach dem 1897 angenommenen neuen bürgerlichen Gesetzbuche bestehen nun vier Rechtsformen an Grund und Boden. Die erste, das Eigenthumsrecht, steht den Fremden als solchen nicht zu. Die zweite, das Pachtrecht, das höchstens eine zwanzigjährige Dauer haben darf, ist als Grundlage grösserer, langfristiger Capitalsinvestitionen ungeeignet. Die Emphyteusis ist nur von landwirthschaftlichem Interesse. Um so geeigneter für die Zwecke fremder Capitalisten und Fabrikanten ist die superficies (chijo-ken), die zwischen Pachtrecht (in der Bedeutung des quasidinglichen englischen leasehold) und Eigenthumsrecht in der Mitte steht. Sie hat von gesetzeswegen überhaupt keinen Endtermin und kann auch auf Jahrhunderte hinaus abgeschlossen werden. Mangels einer Vereinbarung wird ihre Dauer vom Gerichte zwischen 20—50 Jahren festgestellt. Besonders nahe kommt die japanische superficies dem Eigenthumsrecht durch die Möglichkeit, sie für ihre ganze Dauer vom Grundeigenthümer durch eine einmalige Zahlung zu erwerben. Neben dieser für alle Zwecke der Fremden ausreichenden Rechtsform steht ihnen noch ein anderer Weg zu Gebote: Jede in Japan aus mehreren oder vielen Mitgliedern gebildete juristische Person, Gesellschaftsfirmen, Actiengesellschaften, Genossenschaften u. s. w. ist befähigt, Subject von Eigenthumsrechten an Grund und Boden zu sein, mögen die Theilnehmer Japaner oder Fremde sein, ganz zweifellos aber, wenn sich auch nur ein Japaner unter ihnen befindet. Diese beiden Rechtsformen genügen allen wirthschaftlichen Bedürfnissen der Fremden und die in der europäischen Geschäftswelt vielfach verbreitete Meinung, als ob die superficies keine hinreichende Sicherheit böte, ist vollkommen unbegründet.

Eine Unannehmlichkeit für die Fremden ergab sich auch aus der Bestimmung des Geschäftstaxengesetzes, wonach die Unternehmungen in Japan nach dem Betrage ihres gesammten Geschäftscapitals zu besteuern sind. Nun widmen viele Unternehmungen der Fremden ihren japanischen Geschäften nur einen kleinen Theil ihres vorwiegend in anderen Ländern investirten Capitals und sollen dennoch nach seinem ganzen Ausmaasse besteuert werden. Entsprechend dem Wunsche der Fremden wurde die Aenderung getroffen, dass nur der in Japan arbeitende Theil des Geschäftscapitales als Grundlage der Besteuerung zu dienen hat. Falls Versicherungsgesellschaften oder Banken eine derartige nominelle Theilung ihres Capitals nicht convenabel finden sollten, steht es ihnen frei, sich von ihren Steuerverpflichtungen durch Zahlung einer Agententaxe zu liberiren. Uebrigens wurde der japanischen Regierung von der Legislative die Befugniss zugestanden, auf dem Wege specieller Verordnungen einzelnen älteren Unternehmungen und Agenturen den Uebergang zu den Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuches zu erleichtern.

Schliesslich bildete der vielfach mangelhafte Zustand des in den Händen der Communen befindlichen Gefängnisswesens einen Beschwerdepunkt der Fremden. Die japanische Regierung hat den Beschluss gefasst, die Ver-

waltung des Gefängnisswesens selbst in die Hand zu nehmen und zur vorläufigen Abhilfe das ehemalige Gefängniss des britischen Consulats für Gefangene fremder Nationalität zu benützen.

Aus allen diesen Einzelheiten wird das einträchtige Bestreben der japanischen Regierung und der fremden Diplomaten ersichtlich, den Uebergang zur neuen gemeinsamen Gerichtsbarkeit so weit als nur möglich mit Vermeidung aller Härten und gegenseitigen Belästigungen durchzuführen.

DIE DEUTSCHEN SCHUTZGEBIETE BEI BEGINN DES JAHRES 1899.

II.

Deutsch-Ostafrika.

Ueber die Boden- und Naturverhältnisse *Deutsch-Ostafrikas* haben die Mittheilungen des Gouverneurs dieses Schutzgebietes während seines längeren Aufenthaltes in Deutschland, viele neuere belehrende Aufschlüsse und Erläuterungen zu den im Vordergrund des Tagesinteresses stehenden Fragen gebracht. Bei diesen seinen Mittheilungen hat General Liebert namentlich die Wahrnehmungen und Beobachtungen, die in wirthschaftlicher Beziehung gemacht worden sind, hervorgehoben und auf diese Weise ein Bild davon entworfen, wie man sich die Rentabilität der einzelnen Landestheile zu denken hat, und welche Erfolge man von den in Cultur genommenen Landschaften unter Berücksichtigung ihrer geographischen Lage, ihrer klimatischen Verhältnisse und ihrer Bodenbeschaffenheit nach zu erwarten berechtigt ist. Diesen von so competenter Stelle ergangenen Auslassungen sei zunächst Folgendes entlehnt Die Oberfläche Deutsch-Ostafrikas besteht zu drei Fünftel aus Steppengebiet, zu zwei Fünftel aus fruchtbarem Boden. Der Steppencharakter der Landschaft wird durch die sich bis zu 1000, 1500 und 2000 *m* erhebenden Bergmassive unterbrochen, welche mit Wald und Wiesen bestanden sind. Es sind dies die Landschaften am Pangani, die Gebirge von Usambara, in denen der Kaffeeanbau eine grosse Ausdehnung genommen und bisher auch guten Erfolg geliefert hat. Die in fieberfreier, hochliegender Gegend befindliche Versuchsstation Quai hat das Gouvernement in West-Usambara angelegt und dort alle deutschen Culturgewächse mit Erfolg gedeihen sehen. Hier hofft man, falls die Bahnverbindung mit der Küste erst hergestellt ist, deutsche Bauern ansiedeln zu können, deren Producte dann Absatz zur Küste finden dürften. Uhehe bietet für Siedlungsgesellschaften ein weites Wirkungsfeld, die hochgelegenen Pflanzungen in den Ulugurru-Bergen haben für ihre Erzeugnisse schon Absatz zur Küste. Die zerklüfteten Gebirgsketten und die zum Theil wasserarmen Flüsse wie der Rufidji und Ruwuma bieten der Bearbeitung des Bodens freilich manche Schwierigkeiten. In den Schiefern und Quarzen des zwischen dem ost- und dem centralafrikanischen Graben gelegenen Gneissgebietes hofft man auf ähnliche und noch reichere Goldfunde, als sie im Bismarck-Riff am Victoriasee jüngst zu Tage getreten sind. Ein Goldsyndicat hat daselbst schon seine Thätigkeit aufgenommen und ein zweites Goldsyndicat sich vor Kurzem in Berlin gebildet. Erst in Folge der Auflegung der Hüttensteuer hat man die Bevölkerungszahl der Colonie annähernd richtig kennen gelernt. So fassen die weiten Gebiete von Ruanda und Urundi je 2 Millionen Seelen, während man früher die Gesammtzahl der Bevölkerung des ganzen Gebietes auf 4 Millionen geschätzt hatte. Gelingt es, diese Bevölkerung zur Einwanderung in die durch Sclavenjagden entvölkerten Küstengebiete zu bringen, so wird dem Menschenmangel daselbst, dem Hauptgrund für die gehemmte Entwicklung, abgeholfen werden. Der Gouverneur hob besonders hervor, er habe die Tactik verfolgt, die Schutztruppe über das ganze coloniale Gebiet hin zu vertheilen, denn nur so könne der Autorität des Gouvernements überall Geltung verschafft werden; er sei im Stande, mit 1500 Askaris unter deutschen Führern ein Gebiet von einer Million Quadratkilometer zu beherrschen. Der Prospector im Nordwesten der Colonie muss ebenso geschützt werden wie der Ackerbauer in den der Küste näher gelegenen Landschaften gegen die Ueberfälle gewisser räuberischer Stämme der Eingeborenen. Bei den Anregungen zur Bildung von Transportgesellschaften und sonstigen der Hebung des Schutzgebietes dienenden Einrichtungen hat der Gouverneur beim deutschen Capital, freundliches Entgegenkommen gefunden. Er versicherte die deutsche Arbeit draussen seines energischen Schutzes und das deutsche Capital, das in die Colonie geht, soll nach einem Ausspruch Kaiser Wilhelms II. keiner Beschränkung bei Entfaltung seiner Wirksamkeit unterliegen. An diese allgemeinen Bemerkungen seien noch nachstehende Ausführungen über die culturelle Entwicklung der Colonie angeschlossen. Dieselben, auf Grund neuer Berichte verfasst, werden dazu beitragen, ein anschauliches Bild von dem wirthschaftlichen Zustand der Schutzgebiete zu geben.

Der Kaffee ist und bleibt nach den Ausführungen von maassgebender Stelle die Culturpflanze des Schutzgebietes, auf welche das meiste Capital und die meiste Arbeit verwendet wird. Für eine Ernte in grösserem Umfange kommen nur die ältesten Plantagen in Betracht. Die Erfolge der Tabaksculturen halten in diesem Schutzgebiet nicht Stand mit denen des Kaffees. Auf diese Erfahrung hin hatte man sich der Ansicht zugeneigt, dass mit Tabak in Deutsch-Ostafrika überhaupt nichts zu machen sei. Man verlegte den Tabaksbau daher in das Delta des Rufidji, das in seiner von vielen Wasserläufen durchzogenen, absolut ebenen Niederung sich ebenso als Tabaksland erwiesen hat wie die Landschaft Usambara als Kaffeeland.

Der hier für Tabakscultur treffliche Boden zeigt viel Aehnlichkeit mit dem von Sumatra. Ausser mit Kaffee werden auf den Plantagen noch Pflanzungsversuche gemacht mit einer ganzen Reihe anderer Tropengewächse, wie Thee, Cacao, Zimmt, Cardamom, Betelnuss, süditalienischen Weinen. Besonders Thee und Cardamom scheinen gut fortzukommen. Was die Cocospalme betrifft, so kann man rechnen, dass sie erst vom 7. Jahre an trägt und dann 30 bis 50 Jahr lang einen Reingewinn von etwa $^3/_4$ Rupie (1 Rupie jetzt ca. 1 M. 40 Pfg.) per Baum gibt. Auf den Hectar lassen sich 100 Palmen pflanzen, so dass der Ertrag per Hektar nicht sehr gross ist. Dafür aber bringt die Pflanzung lange Jahre eine sichere Ernte mit sehr geringen Kosten. Der Ertrag wechselt jedoch je nach der Pflege der Palmen sehr stark. Für Reinhaltung des Landes und für eine geringe Düngung mit Salz oder Seewasser ist dieser Baum sehr dankbar.

Ausser den schon genannten Nutz- und Nahrpflanzen der Tropen, deren Cultur und Pflege richtig betrieben wird, hat man auch in neuerer Zeit damit begonnen, den Kabokbaum und eine Agave zur Fasergewinnung zu verbreiten. Sollte es gelingen, den Kabokbaum im Küstengürtel einzubürgern und aufzuforsten, so wäre dadurch der Colonie eine ansehnliche Einnahmequelle geschaffen. In dem Versuch mit der Agave ist man sogar schon einen Schritt weitergegangen. Es ist eine Agavenpflanzung angelegt worden, für welche eine Entfaserungsmaschine in Thätigkeit getreten. Die Verwerthung des selbst gezogenen Productes steht mithin nahe bevor, und die gegebene Anregung wird auch die Verwerthung leichteren Bodens gestatten.

Was die für den Plantagendienst verwendbaren Arbeiter betrifft, so eignen sich einige Stämme mehr als andere hiefür, doch ist die Stammesangehörigkeit allein nicht als Maassstab der Beurtheilung anzunehmen. Es befinden sich unter allen afrikanischen Stämmen eine ganze Anzahl von Leuten, die zu brauchbaren Plantagenarbeitern herangebildet werden können. Was dieses Bestreben befördert, ist die grosse Gutwilligkeit und die verhältnissmässig nicht seltene Intelligenz der Arbeiter; was demselben entgegensteht, ist der geringe Erwerbssinn und die Liebe zur Veränderung, die den Negern innewohnen.

Ein Beweis, dass sich die Schwarzen mit dem Gedanken an regelmässige Pflanzungs- und Gartenarbeit viel mehr vertraut gemacht haben, ist, dass die ostasiatischen Arbeiter, ohne die man früher nicht arbeiten zu können glaubte, fast ganz verschwunden sind. Gegenwärtig arbeiten kaum 100 Ostasiaten noch in Deutsch-Ostafrika. Für die Höhe der Löhne kann als Norm angenommen werden, dass der Arbeiter monatlich etwa 14 Rupien erhält. Allerdings kommt es vor, dass der Neger ausser dem Sonntag noch selbst gemachte Ruhetage einschiebt, deshalb erhalten die Leute an jedem Tage, an welchem sie gearbeitet haben, eine Marke. Haben sie 30 Marken zusammen, wird ihnen der als Monatslohn ausbedungene Sold bezahlt.

Neben Ackerbau und Plantagenbetrieb ist der Handel mit Producten, die aus dem Innern von Afrika kommen, ein bemerkenswerther Zweig des Erwerbslebens der Colonie. Der Handel in Deutsch-Ostafrika leidet indess unter dem Umstande, dass er von Sansibar und Bombay abhängig ist. Alte Handelswege in neue Bahnen zu lenken, ist sehr schwer, gefährlich, zeitraubend. Dagegen hebt sich der Handel mit Deutschland, wie dies das allmälige Wachsen des Exports und Imports beweist.

Der Schwerpunkt der ostafrikanischen Ausfuhr liegt jetzt in der Heranschaffung von Elfenbein, und zwar befindet sich die Hauptquelle des Elfenbeinexportes in den Stromgebieten des Nil und des Congo. Das weisse und glänzende Elfenbein der Aequatorialregion westlich und nördlich vom Victoria Nyansasee nimmt seinen Weg grösstentheils nach Südosten hin. Der Elfenbeinhandel erfordert ein ganz ausserordentliches Maass an Erfahrung und Gewandtheit, da die Qualitäten und dementsprechend die Preise der Zähne sehr verschieden sind. Früher neben dem Sclavenhandel von eminenter Wichtigkeit für die jetzt der deutschen Herrschaft unterworfenen Gebiete, hat er im Lauf der Jahre an Bedeutung verloren, und es ist nicht abzusehen, wann und wie eine Aenderung hierin eintreten sollte. Die Ursachen seines steten Rückganges hängen eng mit dem Darniederliegen des Elfenbeinhandels auf dem Weltmarkt zusammen. Die grossen Mengen von Elfenbein, die früher über deutsche Küstenplätze nach Sansibar und von dort nach Europa ausgeführt wurden, stammten vorzugsweise aus den jetzt in belgischen, resp. englischen Händen befindlichen Ländern westlich von Tanganyka und nördlich vom Victoriasee.

Da die Kosten einer Karawane an sich sehr gross sind und die Möglichkeit, unterwegs Zähne durch Unfälle, Diebstahl und andere Zufälligkeiten zu verlieren, immer vorhanden ist, überdies der Preis auf den Hauptmärkten in Sansibar, Bombay, London sehr gesunken ist, so lässt sich leicht ermessen, das der Elfenbeinhandel heutzutage nicht mehr als eine Fundgrube für Leute, die schnell reich werden wollen, anzusehen ist.

Die Seele dieses Handelsverkehres, den man den grossen Karawanenhandel nennt, ist der Araber, der Elfenbein durch Träger verschiedener Negerstämme zur Küste befördern lässt. An der Küste, und zwar an den Stellen, wo die Karawanen ihr Endziel erreicht haben, kaufen die Inder-Kaufleute das Elfenbein den Karawanen ab. Diese Inder sind ihrerseits meist nur die kaufmännischen Agenten der grossen indischen Händler, die in Sansibar ihr Hauptgeschäft oder ihre Filialen haben, und die Creditgeber theils für die Inder, theils für die Araber.

Unter diesen indischen Händlern sind mehrere Welthäuser, deren Hauptsitz gewöhnlich in Bombay sich befindet, die ihre Familien in Aden, London und New-York haben. Nach einer ungefähren Schätzung beläuft sich der jährliche Export an Elfenbein auf 1,700.000 englische Pfund, davon 30.000 Pfund bester Qualität aus dem Victoria-Nyanzagebiet. Die oft aus mehreren Tausend Menschen bestehenden Handelskarawanen aus dem Innern brauchen zur Bestreitung für ihren Unterhalt grosser Verpflegungsvorräthe, die mit vielen Ausgaben verbunden sind. Um dieselben decken zu können, treiben dieselben auf den von ihnen berührten Stationen noch einen örtlichen Handel, indem sie Ackergeräth (Hacken und Spaten), Speere, Felle gegen Lebensmittel austauschen. Die Karawanen, welche nach Süden gehen, z. B nach Kilwa und Mikindani, führen als Handelsartikel Kautschuk und Copal (eine Art Harz) mit sich. Ausser diesen grossen Waarenzügen aus dem Binnenlande wird noch ein Zwischenhandel (kleiner Karawanenhandel) zwischen den Bewohnern der Küste und den dieser benachbarten Stämmen im Hinterland getrieben. Träger desselben sind Eingeborene, die in kleinen Gruppen mit den ihnen von grösseren indischen Händlern creditirten Handelsartikeln in die genannten Landschaften ziehen, um dort Tabak, Kautschuk, Vieh und Aehnliches einzutauschen.

Der Haupthandelsplatz für Elfenbein ist Bagamoyo, wo die meisten Karawanen enden. Hier sind bisweilen 20.000 Träger, die aus dem Inneren gekommen, versammelt, und hierher gelangen wohl $^3/_4$ alles an die deutsche Küstenstrecke gebrachten Elfenbeines. Der untergeordnete Handel der südlichen Häfen hat seinen Ausgangspunkt am Nyassaseegebiete, dessen Hauptausfuhrweg die Wasserstrasse des Ulanga und Rufidji ist.

Die nach Bagamoyo und nach Saadani kommenden Karawanen bringen ausserdem Alles zur Küste, was in dem Gebiete bis westlich zum Congostaate, nördlich bis Uganda und südlich den Tanganykasee umfassend producirt wird.

Wenn das dem Handel und Wandel dienende Verkehrsmittel in Deutsch-Ostafrika in der Hauptsache die eben geschilderten Züge des Karawanenhandels sind, so ist die Colonialverwaltung doch in der letzten Zeit eifrig bemüht gewesen, sowohl zwischen einzelnen verkehrsreichen Küstenplätzen und solchen nahegelegenen Plantagenanlagen und Culturstationen, die für die wirthschaftliche Entwicklung des Schutzgebietes von Bedeutung sind, Verbindungen herzustellen, als auch von diesen Hafenorten aus, fahrbare Wege nach den genannten Karawanenstrassen zu leiten, um auf diese Weise das Hinterland der Küste näher zu bringen und Ein- und Ausfuhr zu fördern.

So ist, um die mit reichen Mitteln ausgestattete Culturstation Kwai in West-Usambara, in welcher eine europäische Feldwirthschaft nebst Baumschulen, Tabak und Kaffeeplantagen, Versuchsgarten betrieben werden, bequem erreichbar zu machen, von hier nach Masinde ein Weg angelegt worden. Derselbe erschliesst gleichzeitig die ganze Hochebene von West-Usambara, die bisher von der Steppe aus nur auf beschwerlichen Stegepfaden zu erreichen war. Ebenso ist die Plantage Lewa an die Eisenbahnstrecke Tanga—Muheza angeschlossen worden. Eine wichtige Wegeanlage ist die noch in der Ausführung begriffene fahrbare Strasse von Dar-es-Salam nach Kilossa. Dieselbe ist im Hinblicke darauf unternommen worden, den Karawanenverkehr mehr von Bagamoyo nach Dar-es-Salam abzulenken und Import und Export von Sansibar nach der deutschen Küste zu leiten. Auch im Süden der Colonie hat man begonnen, die von Kilwa Kivindje, von Lindi, von Mikindani ausgehenden Kara-

wanenstrassen auszubauen und in besseren Zustand zu bringen, auch haben sich Privatunternehmen gebildet, um von Kilwa und Mikindani aus einen Ochsenwagenverkehr in das Innere zu eröffnen. Schliesslich ist noch der dem Localverkehre dienenden kleineren Wegestrecken zu gedenken, die zwischen einzelnen Orten, welche durch gemeinsame wirthschaftliche Interessen aufeinander angewiesen sind, bestehen.

Aus der vorstehend gegebenen Skizze erhellt, dass von einem eigentlichen Strassennetz im Schutzgebiete nicht die Rede sein kann. Der Anlage, Durchführung und Unterhaltung desselben stehen theils natürliche, theils technische Hindernisse im Wege, und die bisher auf diesem Gebiete gemachten Erfahrungen sind für die Inangriffnahme grösserer Aufgaben nicht gerade ermuthigend.

Die mit verhältnissmässig hohen Kosten hergestellten, theilweise beschotterten Wege wachsen zur Zeit noch wegen des mangelnden Verkehres während und nach den Regenzeiten schnell vollkommen zu. Der Eingeborene hält bei der Benutzung der Strasse an der alten Gewohnheit fest, dieselbe in derselben Weise wie seine Steppenpfade zu gebrauchen, d. h. er tritt auf dem 5 *m* breiten Planum des gebauten Weges einen schmalen, geschlängelten Fusspfad, der allein bleibende Dauer besitzt, weil er fortwährend begangen wird. Zur Einführung von Fahrzeugen hat die Wegeanlage noch nicht geführt. Um den Verkehr auf schon bestehenden und betretenen Bahnen zu erleichtern und sicherzustellen, ist das Augenmerk der Regierung unausgesetzt darauf gerichtet, dass die zu überschreitenden Flüsse und Sümpfe stets durch Brücken und Dämme einfachster Art passirbar gehalten und da, wo es erforderlich, durch Neubauten ergänzt werden.

Die Anlage und der Bau von Eisenbahnen ist in Ostafrika an besondere, durch Natur-, klimatische und Bodenverhältnisse gegebene Bedingungen geknüpft. Es kann sich nur darum handeln, von den bekannten Eisenbahnsystemen dasjenige auszuwählen, bezüglich für den Tropenverkehr umzugestalten, welches den jeweilig zu stellenden Anforderungen am meisten entspricht. Das heisst, es bedarf der Herstellung solcher Bahnanlagen, die sich leicht und schnell aufbauen, falls erforderlich auch leicht wieder beseitigen und ohne Verlust an einer anderen Stelle wieder errichten lassen, und dennoch unbedingt sicher im Betriebe und leistungsfähig in Beförderung von Personen und Gütern sind. Es können hierunter nur Kleinbahnen verstanden werden, ohne Kunstbauten, ohne complicirten Apparat und mit Vermeidung allen Holzwerkes.

Geplant ist, wie bekannt, der Bau einer deutsch-ostafrikanischen Centralbahn, welche die Küste mit dem Tanganyka- und dem Victoriasee verbinden soll und zu welcher auch Vorarbeiten ausgeführt sind.

Von Tanga aus ist die sogenannte Usambaralinie in Angriff genommen und deren Bau zunächst bis Muhesa gefördert worden (40 *km* Länge), von wo aus sie möglicherweise eine Fortsetzung bis zur Station Korogwe am Tanganifluss erhält. Die gesammte kurze Strecke, die zunächst nur dem Localverkehr dient, wird in der Colonie allgemein als die erste grosse culturelle That gewürdigt und anerkannt.

Nach Weiterführung bis Korogwe würde der erste deutsche Schienenweg allem Anschein nach eine Ausdehnung und einen Verkehr aufweisen, wie ihn selbst der einfachste Betrieb und Verwaltungsapparat zur Voraussetzung haben muss. Bis Korogwe geführt wird die Bahn unzweifelhaft jeden Karawanenverkehr Tanga—Korogwe und Pangani—Korogwe lahmlegen und sich selbst nicht nur für die Ausbeutung West-Usambaras, sondern auch für die Transporte ins tiefe Innere und von da an die Küste unentbehrlich machen. Man nimmt im Allgemeinen an, dass die aus dem Kilimandjarogebiete kommenden Karawanen später der Bahn in Korogwe Frachtgut zuführen werden.

Der regelmässige Betrieb der jetzt befahrenen Strecke Tanga—Muhesa hat am 1. April 1896 begonnen. Fahrplanmässig geht allerdings nur ein Zug wöchentlich nach beiden Richtungen, daneben finden aber häufig den Bedürfnissen des Verkehres entsprechend Extrafahrten statt.

Massive Stationsgebäude und geräumige Schuppen sind ausser in Tanga noch an den übrigen Haltestellen errichtet, so dass die gesicherte Unterkunft von Personen und ebenso von den grössten Producten und Waarenmassen gewährleistet ist.

Einige Gouvernementsdampfer stellen im Anschlusse an die europäische Post eine regelmässige Verbindung zwischen den Küstenstationen und der Hauptstadt Dar-es-Salam sowie zwischen dieser und Sansibar her. Die Nordstationen (Tanga, Pangani, Saadani, Bagamoyo) werden jetzt monatlich dreimal, die Südstationen (Kilwa, Lindi, Mikindani) zweimal regelmässig angelaufen. Dar-es-Salam hat mit Sansibar fünf regelmässige Verbindungen im Monate. Der Verkehr mit der Insel Mafia und Schole und den angrenzenden Inseln sowie dem Rufidji wird von Kilwa aus mit einem dort abwechselnd stationirten ehemaligen Zollkreuzer gesichert.

Was dem ganzen deutschen Handelsverkehr ungemeinen Aufschwung geben würde, ist eine Eisenbahn, welche die Küste mit dem Innern des Landes verbindet. Die fortschreitende Kenntniss des südlichen Hinterlandes von Deutsch-Ostafrika und des Flusslaufes Ulanga-Rufidschi legt die Aufgabe nahe, diese Wasserstrasse möglichst bald der Erschliessung der werthvollen Binnengebiete dienstbar zu machen. Dieses Ziel kann erreicht werden durch die Einführung des Dampferverkehres auf dem Oberlaufe des Flusses und den Bau einer Eisenbahn für die nicht schiffbare Strecke des Stromes. Eine bezügliche Eingabe ist von der deutschen Colonialgesellschaft bereits im Jahre 1897 an den Reichskanzler gerichtet worden. Die Angelegenheit wird noch erwogen, und die Reichsregierung ist mit der Frage eifrig beschäftigt. Leider ist das deutsche Capital noch immer nicht aus seiner Reserve herausgetreten; erst dann, wenn der Deutsche in den colonialen Unternehmungen sich auf den von den Engländern längst eingenommenen Standpunkt stellen wird, ist an eine ergiebige Erschliessung des ungeheuren Ertragsgebietes zu denken.

In der Frage der Missionen war es der Wunsch der Colonialregierung, den evangelischen und katholischen Missionären begrenzte Arbeitsgebiete zuzuweisen, doch haben beide dieses Anerbieten abgelehnt. So arbeiten sie gemeinsam, und die erzielten Resultate verdienen die höchste Anerkennung.

Die Aufmerksamkeit und das Interesse der Colonialbehörden waren in neuester Zeit an eine Landschaft gefesselt, welche vermöge ihrer Lage und ihrer Beziehungen zu Nachbarstaaten ganz besonders des Rückhaltes durch die deutsche Macht bedarf. Es ist der Stationsbezirk am Victoria Nyanzasee, auf welchen die revolutionären Bewegungen in Uganda, das Vordringen des Mahdithums, die Meutereien der englischen Sudanesentruppen stets einen unverkennbaren Einfluss ausüben.

Die Sudanesenbewegung begann äusserst gefährlich zu werden, als die Engländer, die den Meuterern ebenbürtige Soldaten nicht gegenüberstellen konnten, bedeutende Verluste und Misserfolge erlitten und die Sudanesen, hiedurch ermuthigt, die politisch-religiöse Idee erfassten, das Reich des Mahdi bis an den See auszudehnen. Dass dieselbe völlig scheiterte, ist der bedeutenden Unterstützung der Engländer durch Pulver von den deutschen Stationen Muanpa und Bukoba und der rechtzeitigen Ankunft der indischen Truppen von Mombassa her zu verdanken.

Deutscherseits wurde die Grenze des Bukobagebietes besetzt, um ein Uebertreten von Rebellen aus Uganda zu verhindern.

Dieses Zusammenwirken der Deutschen und Engländer dürfte den europäerfeindlichen Elementen auch für die

JEDNOTA
POVZDUZENÍ
V ČECHÁCH

Zukunft die Hoffnung auf weitere Aufstandsversuche benehmen.

Im Allgemeinen kann das Gouvernement mit der Haltung, die die eingeborenen Unterthanen in einer für das Bukobagebiet kritischen Zeit bewiesen haben, durchaus zufrieden sein.

Die Sultane stellten ihre Krieger zur Besetzung der Grenze bereitwilligst zu Hunderten, und es war aus ihrem ganzen Gebahren zu ersehen, dass, trotzdem sie eine ihnen ungeheuer erscheinende Gefahr fürchteten, das Vertrauen zu der ihnen sympathischen deutschen Regierung vorhanden war.

Die politische Lage im Nyanzabezirke erscheint nunmehr als völlig gesichert. Für den wirthschaftlichen Aufschwung, den dieser Bezirk zu nehmen beginnt, ist dies von ausserordentlicher Bedeutung.

Die englischen Lasten gehen vorläufig noch durch deutsches Gebiet, und es wird dies auch noch einige Jahre so bleiben. In Folge des durch die Ansammlung von Europäern und indischen Truppen vermehrten Bedarfes in Uganda ist der Export nach dort ein verhältnissmässig bedeutender und wird bis zur Fertigstellung der Mombassa-Bahn sich auf dieser Höhe halten.

Die im Exporte nach Uganda concurrirenden Firmen erzielen einen bedeutenden Gewinn, da der Export zollfrei ist.

Abgesehen von dem durch die zeitlichen Verhältnisse in Uganda bedingten Aufschwung des Handels ist es ferner als eine erfreuliche Thatsache zu bezeichnen, dass der Muanzabezirk in diesem Jahre eine grosse Menge Wasukumaleute der Plantagenarbeit an der Küste in den Privatplantagen zugeführt hat. Diese neue Art des Erwerbes wird den Wasukuma mehr und mehr vertraut werden zum Vortheile der Plantagenarbeit an der Küste. Nur so lange, als der abnorme Export nach Uganda dauert, wird die Anwerbung von Plantagenarbeitern gewisse Schwierigkeiten bereiten, da eben die Wasukuma durch den Transport von Lasten für die hier concurrirenden Exportfirmen einen genügenden Verdienst in der ihnen gewohnten Weise finden.

Die europäische Bevölkerung der Station am Nyanzasee hat einen Zuwachs von vier deutschen Kaufleuten zu verzeichnen. Im Bukobabezirke sind Europäer noch nicht ansässig.

Die Marschallinseln.

In dem Schutzgebiet der dem südlichen Mikronesien angehörenden Marschallinseln, welche die Natur, vermöge ihrer korallinischen Natur, mit einem beschränkten Wachsthum und geringerer Triebkraft des Bodens ausgestattet, ist eine Vermehrung der mit Europa bestehenden Handelsbeziehungen nicht eingetreten. Das Hauptproduct, die Koprah, der getrocknete Kern der Cocosnuss, ergab eine Ausfuhr von ca. 4000 *t*; andere Exportartikel sind Haifischflossen, Trepang, Perlmutterschalen. Der Werth des Gesammtexportes dieser Gegenstände belief sich auf 870.000 M.

Verbindung von Jaluit nach Europa bietet sich neunmal, und zwar sechsmal mit dem Postschuner über die Carolinen und dreimal mit dem englischen Dampfer nach Sydney.

Innerhalb des Schutzgebietes wird der Verkehr durch Segelschiffe der Jaluit-Gesellschaft, die englischen Dampfer und die kleinen Schiffe, welche Marschallanern gehören und von ihnen selbst geführt werden, unterhalten. Bekanntlich besitzen die Eingeborenen eine starke natürliche Anlage für den Schiffsdienst, so dass die Fahrzeuge ausschliesslich mit farbigen Matrosen arbeiten. Mit dem Bezirksamt Nanru besteht nur eine sehr seltene und unregelmässige Verbindung. Innerhalb des Schutzgebietes der Marschallinseln besteht eine Postagentur in Jaluit. Die Postanstalt wird von dem Secretär, einem Beamten der Landesverwaltung, verwaltet und befasst sich mit dem Briefverkehr sowie mit dem Zeitungsdienst. Die Unterhandlungen wegen Einführung des Postpacketdienstes haben zu einem Ergebniss noch nicht geführt und können erst wieder aufgenommen werden, wenn sich übersehen lässt, wie die Postverbindung nach und von den Marschallinseln sich in Zukunft gestalten wird.

DIE DEUTSCHEN COLONIALERWERBUNGEN.

Der deutschen Denkschrift, betreffend die Inselgruppen der Karolinen, Palau und Marianen, entnehmen wir:

Nach den Bedingungen des zwischen Spanien und den Vereinigten Staaten von Amerika am 10. December 1898 zu Paris abgeschlossenen Friedens blieben im Stillen Ocean die östlich vom 128. Grad östlicher Länge von Greenwich gelegenen Inselgruppen der Karolinen, Palau und Marianen mit Ausnahme der Insel Guam (Guajan) in spanischem Besitze.

Der Archipel der Karolinen, zu denen auch die Palauinseln geographisch gerechnet werden, umfasst in einem von Stürmen nur selten heimgesuchten Meeresbecken von der Grösse des Mittelländischen Meeres drei Inselgruppen: die östlichen Karolinen, die Ruckgruppe mit den umliegenden Atollen und die westlichen Karolinen mit den Palauinseln im Nordosten der holländischen Colonien. Nach ungefährer Schätzung hat der Archipel der Karolinen einen Flächeninhalt von 1450 km^2 mit etwa 40.000 Einwohnern. Nach Norden gliedern sich die Marianen an die centralen Karolinen an und bilden eine Brücke bis zu den südlichsten japanischen Besitzungen. Die in Frage kommenden Inseln der Marianen weisen schätzungsweise einen Flächeninhalt von 626 km^2 mit etwa 2000 Einwohnern auf.

Die Marianen sind im Gegensatze zu den Karolinen altes, christliches Culturland, das, ehedem von dem kraftvollen Volksstamme der Chamorros dicht bewohnt, später als spanischer Verbannungsort benützt, jetzt nur noch eine sehr mässige Bevölkerung zählt. Die heutigen Bewohner, die Nachkommen der nach Beendigung der blutigen Kämpfe im XVII. Jahrhundert noch übrig gebliebenen geringen Reste der Urbevölkerung von zwangsweise angesiedelten Tagalen aus den Philippinen und von eingewanderten Spaniern, zeichnen sich durch Genügsamkeit, friedliche Gesinnung, Arbeitsamkeit und Anstelligkeit aus. Ausser Guam sind die bemerkenswerthesten Inseln Saipan mit der Hauptstadt Garapanag und dem Hafen Tanapag, Tinian und Rota. Wie Guam zeichnen sich diese südlichen Inseln der Marianen im Gegensatze zu den gewaltigen, schwer zugänglichen Vulcaninseln der nördlichen Marianen, deren Beschaffenheit, Bodenverhältnisse und Grösse im Uebrigen so gut wie unbekannt sind, ohne Ausnahme durch sehr gesundes Klima mit gemässigter Temperatur, üppige Vegetation, Fruchtbarkeit und guten Wildbestand aus. Seit langen Jahren wird auf der Insel Tibian Viehzucht in grösserem Styl getrieben, und die klimatische Lage und Bodenbeschaffenheit sind nach dem Urtheile aller Kenner des Landes der Anlage niedriger tropischer Culturen, namentlich auch der Anpflanzung von Zuckerrohr günstig. Wenn von deutscher Seite nach dieser Richtung die Marianen bisher vernachlässigt worden sind, so ist dies mit Rücksicht auf die unvortheilhafte Lage des deutschen Kaufmannes in diesem altspanischen Besitze, in dem die günstigen Bestimmungen des Karolinenprotokolls von 1885 nicht zur Geltung kamen, und aus Besorgnis vor den die Inseln von Zeit zu Zeit verheerenden Stürmen geschehen. Indessen besteht auch für die Fidjigruppe, die Tongainseln und Samoa die gleiche Sturmgefahr, ohne dass man sich dort deswegen von Anlagen tropischer Culturen hätte abhalten lassen. Die Erträge der bestehenden Cocosnussculturen sind in jüngster Zeit, nachdem die deutschen Händler unter dem Drucke der Verhältnisse sich aus den Marianen zurückgezogen hatten,

dem japanischen Handel zugute gekommen. Es steht aber mit Sicherheit zu erwarten, dass unter deutscher Herrschaft der deutsche Handel es sich nicht entgehen lassen wird, das verlorene Terrain wieder zu gewinnen und sein Handelsgebiet von den Karolinen aus auch auf die Marianen auszudehnen.

Wesentlich anders liegen die Verhältnisse auf den Karolinen- und Palauinseln. Obgleich diese Inselgruppen ebenfalls seit über 300 Jahren bekannt sind, war doch bis zum Jahre 1885 hier nichts im Interesse der Cultur oder zur Erschliessung von Handel und Verkehr geschehen, und die Eingeborenen stehen mit Ausnahme desjenigen Theiles von ihnen, der zum Christenthume bekehrt worden ist, im Gegensatze zu der Bevölkerung der Marianen noch fast auf der niederen Culturstufe des uncivilisirten Naturvolkes.

Die Hauptinseln der östlichen Karolinen sind: Ponapé, Hauptsitz der katholischen Mission (Kapuziner) mit einem Areal von 340 km^2 und etwa 3000 Einwohnern, und Kusaie (Ualan oder Strong-Island), wo sich die Hauptniederlassung der evangelischen Mission für ganz Mikronesien befindet, 110 km^2 gross mit etwa 500 Einwohnern, die der centralen: der 132 km^2 mit 5000 Einwohnern umfassende Atoll von Ruck (auch Truck oder Hogoluinsel) mit seinen aus der Lagune sich erhebenden hohen, mit kräftiger Vegetation bedeckten Basaltinseln, die der westlichen Yap mit einem Flächeninhalte von 207 km^2 und gegen 3000 Einwohnern; und die der Palauinseln: Baobelsaob (3000 km^2, 8000 Einwohner) und Corror, nicht umfangreich, aber mit einem sicheren und bequemen Hafen. Die meist sanft ansteigenden Berglehnen der längst erloschenen mächtigen Vulcane der Inseln weisen weite Flächen nur wenig angebauten Plantagenlandes von üppigster Fruchtbarkeit auf, die bei der günstigen Bodenbeschaffenheit schon heute, ohne systematische Anpflanzung, die besten tropischen Früchte von der Ananas bis zur Cocusnuss und der Elfenbeinnuss in reichster Fülle hervorbringen. Der deutsche Forscher Kubary hatte auf seinem Besitzthum in Ponapé Philippinenkaffee angepflanzt und mit diesem ersten Versuche vorzügliche Erfolge erzielt. Die Frage, warum auf diesem fruchtbaren, reich bewässerten Lavaboden und unter einem rein tropischen, regenreichen, gleichmässigen Klima, also unter ähnlichen Verhältnissen, wie sie nur die besten Inseln der Philippinen aufweisen, bei dem gänzlichen Mangel an Erdbeben und an thätigen Vulcanen und namentlich bei den für europäische Ansiedler ausserordentlich günstigen gesundheitlichen Verhältnissen, die keinerlei perniciöse Fieber aufweisen, so überaus wenig für den Plantagenbau und die Anlage von tropischen Culturen in diesen Gebieten geschehen ist, beantwortet sich aus den überaus nachtheiligen Wirkungen der unruhigen Zustände in den Karolinen während der lezten 15 Jahre. Durch diese wurde jede wirthschaftliche Erschliessung der Inseln zur Unmöglichkeit, und so ist es gekommen, dass die Axt bisher kaum einen Stamm des dichten Urwaldes gefällt hat, der die bis zu 2000 bis 3000 Fuss sich erhebenden, mit schwerem Humus überzogenen Höhenzüge bedeckt. Bei dieser Unsicherheit hat selbst die rührige deutsche Jaluitgesellschaft auf die Ausführung ihres ursprünglich gefassten Planes, auf den grösseren, gebirgigen Karolineninseln durch deutsche Ansiedler tropischen Plantagenbau betreiben zu lassen, bisher verzichten müssen.

Der Aufruhr der ihrer ganzen Natur nach sonst friedfertigen und gutmüthigen Eingeborenen, der die Thätigkeit der spanischen Verwaltungen in den Karolinen völlig in Anspruch nahm, liess es auch nicht zu, dass die Aufmerksamkeit der spanischen Behörden sich der Förderung des Anbaues der Cocosnusspalme auf den für solche Culturen wie geschaffenen grossen Korallenatollen der Gruppe und der Sicherung von Handel und Verkehr daselbst widmete. Nur so erklärt es sich, dass das Gebiet der Karolinen, das dreimal so ausgedehnt ist wie dasjenige des benachbarten Schutzgebietes der Marschallinseln, bisher nur einen so verhältnissmässig geringen Jahresertrag an Kopra — etwa 1500—2000 *t* — geliefert hat; unter friedlicher deutscher Verwaltung wird es nur eines Zeitraumes von zehn Jahren — die Zeit bis zur ersten Ertragsfähigkeit der Cocosnusspalme — bedürfen, um ein weit günstigeres und dem der Marschallinseln ähnliches Ergebniss herbeizuführen.

Die Jaluitgesellschaft, deren Vorgängerinnen, das Haus Godeffroy und später Hernsheim & Co., die ersten kaufmännischen Beziehungen zu den Eingeborenen angeknüpft und in den Karolinen und Palau den Boden für den deutschen Handel gewonnen haben, hat auch nach dem Jahre 1885 unter der spanischen Regierung es verstanden, den ersten Platz unter den Handelsunternehmungen des Inselgebietes zu behaupten. Die einzige spanische Firma Factoria Espanola, welche in den letzten fünfzehn Jahren sich in den Karolinen niedergelassen und in Yap eine Handelsstation errichtet hat, konnte sich zu irgend welcher Bedeutung nicht entwickeln. Ausgedehnter war der Arbeitskreis des amerikanischen Händlers O'Keefe, der namentlich auch in den Palau festen Fuss gefasst hatte. Ein zweiter kleinerer amerikanischer Händler sass in Kusaie und bereiste mit einem Schuner die benachbarten Inseln. Die Versuche unternehmungslustiger Japaner, seit einigen Jahren auf Ponapé und anderen Inseln sich festzusetzen und Kopra und Schildpatt gegen japanische Waaren einzutauschen, haben bisher keinen nennenswerthen Erfolg zu verzeichnen gehabt. Die Jaluitgesellschaft hat alljährlich beinahe drei Viertel der gesammten geernteten Kopra zur Verschiffung erhalten und eine dieser Ausfuhr entsprechende Waareneinfuhr, meist deutschen Ursprunges, umgesetzt.

Die deutsche Gesellschaft besitzt heute auf allen wichtigeren Inseln Handelsniederlassungen, und sie hat die ausgesprochene Absicht, dem oben bereits erwähnten ursprünglichen Plan, auch Plantagenbau auf den grösseren Karolineninseln zu treiben, sofort näher zu treten, sobald das Inselgebiet thatsächlich in den Besitz Deutschlands übergegangen ist. Sie gedenkt, kleinere Colonialgesellschaften mit mässigem Capitale für Plantagenbau auf den am geeignetsten scheinenden Inseln, wie Kusaie, Ponapé, Ruck und in der Palaugruppe zu gründen und einzelnen deutschen Ansiedlern Gelegenheit zur Niederlassung und zum Plantagenbetrieb daselbst zu geben. Sie ist davon überzeugt, dass diese genannten Inseln ausserordentlich günstige Bedingungen für den Plantagenbau bieten. Zwar lässt sich der Nachtheil der grossen Entfernung vom Mutterlande für einen solchen Betrieb und die Heimschaffung der gewonnenen Producte nicht übersehen, aber derselbe wird durch den günstigen Umstand aufgehoben, dass die Schaffung kostspieliger Verkehrsmittel auf den Inseln bei ihrem verhältnissmässig geringen Umfange nicht erforderlich wird, und das Meer eine billige Beförderung sichert. Auf jeden Fall glaubt die Jaluitgesellschaft — und sie kann auf eine langjährige Erfahrung in jenen Gegenden zurückblicken und hat mit der Bewirthschaftung der Marschallinseln beste Erfolge erzielt — dass auch der Plantagenbau neben dem seit langer Zeit üblichen Handelsbetrieb in den Karolinen eine aussichtsvolle Unternehmung ist, mag derselbe nun von kleineren Gesellschaften oder unternehmungslustigen Privaten ausgeführt werden. Denn es trifft auf den Karolinen der für tropische Gegenden ausserordentlich seltene günstige Fall zu, dass das fast ganz fieberfreie und durch die Seeluft sehr gemässigte Klima es gesunden deutschen Familien sehr wohl gestattet, sich dort auf lange Zeit niederzulassen. Was die Arbeiterfrage betrifft, die für den Plantagenbau in tropischen Colonien von so grosser Bedeutung ist, so sind die hohen Inseln zwar nicht stark bevölkert, aber die tieferliegenden Atolle mit-

grosser Bevölkerungsziffer bewirken, dass die Lösung dieser Frage hier keine Schwierigkeit machen wird; versorgt doch schon jetzt die Karolineninsel Pingelap Jaluit mit einer genügenden Zahl von Arbeitern. Neben der Anlage von Cocosnussanlagen und der systematischen Anpflanzung der Sagopalme wurden beim Plantagenbetrieb auf den hohen Inseln besonders Baumwollpflanzungen, mit denen man in Neu-Pommern sehr gute Erfolge erzielt hat, zu empfehlen sein. Auch wird Bodenbeschaffenheit und klimatische Lage den Anbau von Tabak und Culturen von feineren Kaffeesorten gestatten. Endlich ist noch darauf hinzuweisen, dass man in jüngster Zeit mit dem Anbau des Ylang-Ylang-Baumes und der Fabrication des bekannten Parfums in Manila ganz vorzügliche Geschäfte gemacht hat. Der Ylang-Ylang-Baum aber findet sich auf vielen der Karolineninseln, und seine Cultur erfordert nur sehr geringe Arbeit. Gerade Mikronesien ist aber ein ganz besonders günstiges Absatzgebiet für ätherische Oele, da die Eingeborenen solche in grossen Mengen verbrauchen.

Von besonderer Wichtigkeit für die wirthschaftliche Erschliessung dieser entlegenen Gebiete wird ihre möglichst baldige Einbeziehung in den australischen Weltverkehr sein. Sowohl der Norddeutsche Lloyd in Bremen wie die Jaluitgesellschaft in Hamburg haben sich bereits mit Entwürfen zur Verwirklichung dieses Gedankens beschäftigt. Von hoher Bedeutung dafür ist die grosse Anzahl sicherer Häfen auf den Karolinen- und Palauinseln. Während die Marschallinseln bei ihrer geringen Erhebung über dem Meere keinen einzigen sturmsicheren Hafen und namentlich kein frisches Wasser besitzen, weisen die hohen Inseln der Karolinen fast ohne Ausnahme vortreffliche Häfen mit Süsswasserflüssen auf. So Kusaie mit seinem Berghafen Chabrol im Westen, den Häfen Coquille und Bècard im Osten und dem Lottinhafen im Süden, so Ponapé an der Nordseite mit dem sehr geschützten Hafen Metalanim, an der Südwestseite mit dem Hafen Ronkiti, an der Südspitze mit dem Hafen Ponatik und an der Nordwestküste mit dem spanischen Regierungshafen Jokoils. Ebenso hat die Hauptinsel der westlichen Karolinen, Yap, an der Südostküste einen guten Hafen Tomil, der eine sehr tief einschneidende Bucht bildet, und auch die Palaugruppe verfügt über einige recht gute Häfen, deren Bedeutung wesentlich erhöht werden dürfte, wenn sich bestätigen sollte, dass, wie mit Bestimmtheit erst in jüngster Zeit wieder gemeldet worden ist, sich dort Kohlenlager befinden.

Vom Standpunkte unserer politischen, wirthschaftlichen und maritimen Interessen erscheint die Erwerbung der Inselgruppen für uns gleich nützlich und nothwendig.

DIE BAUMWOLLCULTUR IN CENTRALASIEN.

Das k. und k. Consulat in *Tiflis* berichtet: War schon das Jahr 1897 für die Baumwollcultur Centralasiens nicht besonders günstig, so muss 1898 seit einer Reihe von Jahren als das allerungünstigste bezeichnet werden. Ganze Landstriche, die in den Vorjahren bedeutende Ernte ergaben, haben im Berichtsjahre nicht einmal die Hälfte einer Normalernte ergeben.

Allerdings war auch die angebaute Fläche geringer wie in den Vorjahren und hatte gegen 1897 eine Abnahme von 20 Percent aufzuweisen, was den vorjährigen ungünstigen Preisconjuncturen zuzuschreiben ist, so dass sich die Pflanzer durch die gebesserten Getreidepreise vielfach veranlasst gesehen haben, zum Getreidebau zurückzukehren.

Die Witterungsverhältnisse waren die denkbar ungünstigsten: Winter und Frühjahr waren sehr trocken, so dass in Ermangelung der erforderlichen Feuchtigkeit die Flüsse vorzeitig, schon Mitte Juni, theilweise oder ganz ausgetrocknet sind. Namentlich haben die fruchtbare Oase von Merw und der Tetshener Bezirk durch die Wasserarmut der Flüsse Murgab und Tetshen viel gelitten.

Man muss die centralasiatischen Verhältnisse kennen, um zu begreifen, welche Bedeutung diese Wasserfrage spielt.

Viele Pflanzungen haben im benannten Gebiete nicht einmal ein zweites-, geschweige denn ein drittesmal bewässert werden können. Die Eingeborenen sollen diesen Wassermangel im Voraus gesehen haben und ist auch diesem Umstande theilweise die Abnahme des angebauten Areals zuzuschreiben.

Auf den trockenen Frühling sind gleich nach der Aussaat wolkenbruchartige Regengüsse eingetreten, so dass die Saat vielfach gar nicht aufkommen konnte; diese Regengüsse bilden eine Plage Transkaspiens, da sich in Folge derselben eine so feste und harte Erdkruste bildet, dass dieselbe das Keimen und Aufkommen der Pflanze gar nicht zulässt.

Zu diesen ungünstgen Witterungsverhältnissen gesellte sich die Heuschreckenplage, die heuer noch verheerender aufgetreten ist wie sonst. Viele hunderte von Dessatinen sind vollkommen vernichtet worden. Alles das bewirkte, dass quantitativ die Ernte mehr als um ein Drittel verkürzt wurde.

Allerdings war der Ertrag qualitativ sehr befriedigend. Der trockene und warme Herbst hat die Möglichkeit gegeben, die Faser unter günstigen Conjuncturen einzuheimsen. Die Fröste sind nur sehr spät eingetreten und auch das letzte Drittel der Ernte hat ganz gut heranreifen können, was z. B. im Jahre 1897 und 1896 nicht der Fall war.

Die Faser war sehr weiss, gleichmässig, seidenartig und entsprechend lang.

Die Preise waren nicht besonders günstig; man zahlte an Ort und Stelle für rohe Baumwolle nur Rubel 1·60 bis 1·83 per Pud, gegen Rubel 2—2·15 im Jahre 1897.

Als Hauptsitz der Baumwollcultur muss das Terganagebiet angesehen werden, da hier allein zweimal so viel Baumwolle angepflanzt wird, wie im ganzen Turkestan zusammen.

Seit 1896 ist jedoch hier eine Abnahme der Production zu constatiren. Im Jahre 1896 betrug der Export gereinigter Baumwolle $3^1/_2$ Millionen Pud, und im Jahre 1897 ist das angebaute Areal und die Production um 15 Percent, im Jahre 1898 um 25 Percent, also im Ganzen um 40 Percent gegen 1896 zurückgegangen. Hauptursache hievon mag nebst den klimatischen Verhältnissen in der Erschöpfung des Bodens zu suchen sein. Eine Dessatine ($1^1/_{11}$ *ha*) gut gedüngten Bodens gibt einen Ertrag von 80—100 Pud, ungedüngter Boden dagegen kaum 60 Pud. Wegen Mangels an Vieh kann jedoch der Boden nicht entsprechend gedüngt werden.

Die Hebung der Viehzucht wäre demnach die Hauptbedingung, um der Baumwollcultur aufzuhelfen; allerdings bildet der Mangel an Weideplätzen fast unüberwindliche Schwierigkeiten.

Auch hat die Bevölkerung unter dem Mangel guter Sämereien zu leiden; es sollen nun drei Versuchsfelder mit einem Aufwande von je 16.000 Rubel eingerichtet und Sorge getragen werden, dass Samen guter Qualität in entsprechender Menge erhältlich sei.

Im Gebiete Samarkand betrug das angebaute Areal ca. 8000 Dessatinen, ist also seit dem Vorjahre unverändert geblieben. Hier waren die Witterungsverhältnisse günstig und die Ernte durchwegs befriedigend (90 bis 100 Pud per Dessatine). Die Qualität der ersten Ernte war sehr gut; die zweiten und dritten Ernten haben durch den Frost vom 10. October gelitten und sind gelblich in der Farbe.

Im Amu-Darja-Gebiete waren die Baumwollfelder durch die heftigen Hagelschläge zum grossen Theile vernichtet, nachdem sie zu weitgehenden Hoffnungen Anlass gegeben haben. Im Bezirke Tschimkent hat der Anbau von

amerikanischem Samen erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen: es sind 3108 Dessatinen mit amerikanischem Samen und bloss 156 Dessatinen mit einheimischen besäet worden.

In Transkaspien war der Ertrag ungünstig; nur das kaiserliche Gut in Bairam-Ali bildet eine erfreuliche Ausnahme. Während die angebaute Fläche im ganzen Gebiete eine Abnahme verzeichnete, hat dieselbe in Bairam-Ali um 209 Dessatinen zugenommen und betrug 2200 Dessatinen. Der Ertrag stellte sich auf 105 Pud per Dessatine. Der Grund ist nur in der entsprechenden Canalisation zu suchen, wodurch es möglich ist, eine rationelle Irrigation der Felder zu besorgen.

In Chiwa war das angebaute Areal dem vorjährigen gleich. Die Ernte betrug 75 Percent der Normalernte, war aber qualitativ nicht sehr befriedigend.

Nur in Bokhara waren die Ernteresultate sehr erfreulich, obgleich das angebaute Areal eine kleine Abnahme zu verzeichnen hatte und auf 40.000—50.000 Dessatinen geschätzt wurde. Die Witterungsverhältnisse waren hier im Gegensatze zum übrigen Centralasien recht günstig und die Ernte war fast um 70 Percent ergiebiger wie im Jahre 1897: sie wurde auf 100 bis 110 Pud per Dessatine geschätzt. Im Durchschnitt war auch die Qualität befriedigend; nur ein Viertel des Ertrages hat durch einen heftigen Frost Ende September gelitten und ist gelblich in der Farbe.

CHRONIK.

Asien.

Arabien. Die militärischen Maassnahmen zur Herstellung der Ruhe in Jemen haben günstigen Erfolg. Abdullah Pascha rückt mit 11 Bataillonen und zwei Batterien gegen die aufständischen Araber vor und schlägt sie bei Wadie, acht Tagmärsche nördlich von Sanaa; er nimmt auch das stark befestigte und mit Uebermacht vertheidigte Gaflet-ul-Azaher unter geringen Verlusten. Seinem Verlangen nach Truppenverstärkungen, um damit die Ruhe rascher als bisher durchzuführen und zu festigen, wird nicht willfahrt.

Persien. Auf die Nachricht von dem Erscheinen einer russischen Expedition auf persischem Gebiete rüstet England eine Gegenexpedition aus, um der Festsetzung der Russen am persischen Golfe zuvorzukommen und damit die definitive Besitzergreifung der Mündungen des Euphrat und Tigris vorzubereiten. Die Nachricht, dass Russland das Besetzungsrecht des Hafens Benderabbas erworben habe, wird für unrichtig erklärt.

Indien. Die Beziehungen der indischen Regierung zum Emir von Afghanistan sind wieder entschieden freundschaftlich geworden. — Die Ausweise über die Erkrankungen an Pest verzeichnen aus Bombay, Calcutta und anderen Theilen des Landes, mit Ausnahme von Kolar und der Goldfelder, eine andauernde Besserung.

Siam. Die Provinz Luang-Prabang wird von der siamesischen Regierung an Frankreich abgetreten. Die siamesische Regierung gibt auch die Stadt Schantabun und die neutrale Zone auf. Die Leitung der öffentlichen Bauten und des Unterrichtswesens wird den Franzosen zugesagt; auch der Wasserleitungsbetrieb soll an sie vergeben werden. Eine Eisenbahn von Bangkok nach Saigon wird von Franzosen ausgeführt werden.

China. Der Kaiser von China erkennt mittelst eines Erlasses die katholische Religion im ganzen Reiche an und bewilligt allen Missionären den Amtsrang, wonach ihnen das Recht zusteht, je nach ihrem Range mit den Mandarinen zu verkehren; auch wird das französische Protectorat über die Katholiken in China mit allen Privilegien anerkannt. — Auf Grund des neuen englisch-russischen Abkommens sucht die russisch-chinesische Bank mit Unterstützung des russischen Gesandten um die Ertheilung der Concession für eine Zweigbahn nach, die von Niutschwang oder einem anderen Punkte der transmandschurischen Bahn über Schanhaikwan nach Peking zu bauen wäre; das Tsungliyamen lehnt die russische Forderung erst ab, doch beschliesst die chinesische Regierung später, nachzugeben und die Concession zum Baue der Eisenbahn von Mulden nach Peking zu ertheilen. — Durch die Bemühungen des amerikanischen, englischen und deutschen Generalconsuls kommt eine Abmachung über die Ausdehnung der Fremdenniederlassung in Shanghai zu Stande. — Der französische Gesandte verlangt als Entschädigung für die Gefangennahme des Paters Fleury die Zahlung von 1,200.000 Taels und die Gewährung gewisser Bergwerksrechte in der Provinz Szetschuan. — Auf zwei in Kaschgar ansässige schwedische Missionäre, Hogberg und Raquette, und deren Frauen findet ein ernstlicher Angriff statt. Der britische Agent MacArtney eilt ohne militärische Begleitung zu deren Rettung herbei, und danach sendet der russische Generalconsul eine Escorte von Kosaken für die Ueberfallenen; die Frauen werden im russischen Consulat untergebracht, die Missionäre verbleiben im Missionshause. — England fordert volle Genugthuung für das Verhalten des Vicekönigs von Canton und der dortigen Behörden, die einen Angriff uniformirter chinesischer Soldaten auf Engländer in Kaulun zugelassen haben; jener Angriff soll aber nach den Behauptungen des Tsungliyamens von einer geheimen Gesellschaft ausgegangen sein. — Auf Gerüchte von Unruhen im Hinterlande von Kaulun geht ein Truppenaufgebot von 2000 Mann dahin ab; diese bemächtigen sich der Stadt Kaulun, wo sie die Besatzung zwingen, die Waffen niederzulegen, nachdem sie den Mandarinen ihre Absichten kundgegeben hatten. Die britische Flagge wird ohne Zwischenfall gehisst, man hinterlässt eine Besatzung und Streifwachen, die das Europäerviertel von Kaulun bewachen. Auch Tschintschun (jenseits des englischen Gebietes auf chinesischem Boden) soll militärisch besetzt werden. — Chinesische Rebellenbanden von Tungkiang fallen in das britische Gebiet ein. — In Wutschau am Westflusse werden gegen die Ausländer gerichtete Placate angeschlagen, die von den Mandarinen und allen Classen der Bevölkerung ausgehen; sie enthalten in heftiger Sprache die Aufforderung, die Ausländer ohne Gnade niederzumetzeln, und richten sich besonders gegen die Christen. — Auf dem Sikiang wird der englische Flussdampfer „Joon" von Piraten angegriffen, die Geld und sonstiges Eigenthum im Werthe von 7000 $ fortschleppen. — Die von England neu erworbenen Inseln werden von bewaffneten Räuberbanden heimgesucht; die Polizei ist nicht im Stande, ausreichenden Schutz zu gewähren. — Die Dörfer in Südschantung, aus denen die Rebellen stammen, die kürzlich Lieutenant Hannemann, Dolmetscher Mootz und Bergingenieur Vorschulte überfallen haben, werden von der Strafexpedition niedergebrannt; Leben und Eigenthum, Tempel und Ahnenhallen der Bewohner werden geschont. Die in Jitschau verbliebene deutsche Abtheilung zieht von dort ab und kehrt nach Tsintau zurück. Es werden fünf Literaten als Bürgen mitgenommen, bis die eingeleitete Bestrafung der den Behörden von Jitschau namhaft gemachten Rädelsführer bei der Misshandlung des Missionärs Stenz durchgeführt sein wird. Die chinesische Regierung richtet an alle Ortsbehörden den Befehl, sich den Schutz der deutschen Reichsangehörigen angelegen sein zu lassen. In der Umgegend von Jitschau und Itschoufu ist nun Alles ruhig. — Das Tsungliyamen beschliesst die Errichtung einer russischen Schule in Peking, wo nur die russische Sprache auf Kosten der chinesischen Regierung und durch ein Lehrpersonal aus Petersburg zum Gebrauche der Dolmetscher und Eisenbahnbeamten gelehrt werden soll — Die Pest in Hongkong greift weiter um sich, und es kommen viele Erkrankungen und Todesfälle vor.

Korea. Die koreanische Regierung entspricht dem Gesuche der ostrussischen Fischereigesellschaft um Ver-

pachtung von drei Landparcellen an der koreanischen Küste zur Errichtung von Stationen für den Walfischfang auf die Dauer von zwölf Jahren.

Philippinen. Die Bemühungen der Philippiner, von den Amerikanern die Friedensbedingungen mitgetheilt zu erhalten, sind von keinem Erfolge begleitet, und Aguinaldo weigert sich, mit Spanien in Betreff der Freilassung der spanischen Gefangenen zu unterhandeln. Trotz der Friedensverhandlungen wird General Lawton in ein schweres Gefecht verwickelt. Seine Colonne nimmt Balinag und die benachbarten Dörfer und zerstreut und verfolgt 1600 Aufständische, die viele Verwundete und Gefangene verlieren. General Wheaton besetzt die Stadt San Tomas nach einem heftigen Gefechte mit den Aufständischen, die erbitterten Widerstand leisten und die Stadt niederbrennen. Aguinaldo mit der philippinischen Regierung wird aus San Fernando vertrieben, und die Amerikaner nehmen diese Stadt, nachdem sie von den Aufständischen in Brand gesteckt worden. Oberst Summers rückt in der Richtung gegen Maasand vor, greift den Feind in starken Verschanzungen an und wirft ihn mit grossen Verlusten nordwärts zurück. Die Philippiner greifen die spanische Garnison in Zamboanga an und bemächtigen sich der Wasserleitung, werden aber zurückgeworfen. Nach einem kräftigen Ausfall der Garnison werden die Aufständischen, die den Platz und Hafen beschiessen, um die Einschiffung der Spanier unmöglich zu machen, zurückgedrängt, und die Spanier schiffen sich ein. Jolo wird ohne Zwischenfall geräumt und von den Amerikanern besetzt. Nach Baler wird ein Dampfer mit einem höheren spanischen Officier gesandt, um die Besatzung zum Abzug zu bewegen. Eine Truppenabtheilung unter Hauptmann Tilley, die zum Zwecke einer Kabelausbesserung in Escalante auf der Negrosinsel landet, wird von den Eingeborenen angegriffen, und malaiische Seeleute, die mit Tilley landen, werden von den Aufständischen gefangen genommen und in Stücke geschnitten. General Otis erklärt, dass der Feldzug auf den Philippinen während der Regenzeit mit äusserster Energie werde fortgeführt werden.

Afrika.

Aegypten. In Alexandrien kommen Erkrankungen an der Pest und auch einige Todesfälle von Pestkranken vor.

Abessynien. Lord Lovat trifft mit einer Truppe in Manti auf abessynischem Gebiete ein, nachdem er bis auf Famaka am Blauen Nil vorgegangen war. Das Befinden der Truppe ist gut.

Französische Somalikiiste. Major Marchand trifft in Dschibuti ein.

Aegyptischer Sudan. Ibrahim Ali, der Neffe des Sultans von Darfur, der den Wunsch kundgegeben hat, den englisch-ägyptischen Truppen freundschaftlich begegnen zu dürfen, wird vom General Kitchener Pascha mit einer Mission an den Sultan betraut und findet diesen bei seiner Ankunft in Darfur von Ali Dinar entthront. Ibrahim wird mit seiner Escorte von 150 Mann gezwungen, mit Ali Dinar den Kampf aufzunehmen, wird von diesem geschlagen, 120 seiner Begleiter werden getödtet, und er kehrt mit den übrigen 30 Mann nach Omdurman zurück. — 260 Derwische mit einer grossen Anzahl von Frauen und Kindern vom Lager des Khalifa ergeben sich einem englischen Kanonenboot auf dem Weissen Nil.

Französisch-Guinea. An der Elfenbeinküste tritt die Beulenpest auf.

Britisch-Ostafrika. Oberst Evatt greift am östlichen Ufer des Nil den Häuptling Kabarego an und bringt ihm eine Niederlage bei, wobei 300 Feinde fallen und Kabarego selbst schwer verwundet wird. Kabarego und König Muanga werden gefangen genommen. — Die Ugandabahn erreicht den 300. Meilenpfosten (480 *km*), so dass sie auf halbem Wege nach dem Victoriasee vollendet ist.

Kamerun. Um den Verkehr aus der Gegend, die zum Stromgebiete des Congo gehört, auf das deutsche Schutzgebiet überzulenken, wird in dessen Süden eine neue Strasse angelegt, und sollen auch die Küstenorte Bata und Batanga durch eine Strasse verbunden werden.

Französisch-Congo. Die Expedition Foureau-Fondère, die von Uëso am oberen Sangha aufgebrochen ist, um die noch unbekannten Gebiete des französischen Congo zwischen dem oberen Sangha und dem Laufe des Ogowe zu erforschen, trifft einen Monat früher, als erwartet, vollzählig am Ufer des Come, eines Nebenflusses des unteren Ogowe, ein, nachdem sie 1000 *km* durch das Gebüsch eines dichten Waldes des von den menschenfressenden Bahui bewohnten Landes zurückgelegt hatte. Die Vorhut unter Führung Fondère's dringt bis Ninoeninyue vor, um Libreville zu erreichen; Foureau bleibt noch im Hinterlande und besorgt die Postenablösung in Bokoni.

Congostaat. Die Vorhut der unter dem Befehl des Hauptmannes Vanwert und zweier Lieutenants stehenden Colonne, die von ihrem Posten Basoko aufgebrochen ist, soll gemeutert haben; 42 Soldaten sollen zum Feinde übergegangen, Lieutenant Bell und ein schwarzer Sergeant getödtet sein.

Deutsch-Ostafrika. Eine unter der Leitung zweier Europäer stehende Karawane soll östlich vom Nyassasee in der Nähe des Quellengebietes des Rowuma von Eingeborenen angegriffen, 50 Träger getödtet und alle mitgeführten Waaren geraubt worden sein. Die beiden Europäer sollen nach einer dreitägigen Wanderung durch den Busch ein Fort erreicht haben. (Da in Berlin von einem Ueberfall einer Expedition im Rowumagebiete nichts bekannt ist, da sich auch gegenwärtig eine deutsche Expedition in der angegebenen Stärke im Rowumagebiete nicht befindet, und da endlich auf den Karten von Deutsch-Ostafrika kein Fort in dieser Gegend eingezeichnet ist, darf man vielleicht die Vermuthung aussprechen, dass diese Nachricht mit der Meldung aus dem Congostaate identisch ist.)

Portugiesisch-Westafrika. In Ambaca, dem Endpunkte der ersten Concession der transafrikanischen Eisenbahn, trifft die erste Locomotive ein.

Südafrikanische Republik. In Johannesburg werden sieben Personen (nicht gewesene britische Officiere, wie es in der ersten Meldung heisst) verhaftet und des Hochverrathes beschuldigt. Sie sollen den Plan gehabt haben, das Fort auf dem Hospitalhügel zu überrumpeln, die Wachtposten niederzuschlagen und die Besatzung zu überwältigen; über das Weitere seien sich die Verschwörer selbst nicht klar gewesen.

Deutsch-Südwestafrika. Nach Deutsch-Südwestafrika soll eine bergmännische Expedition abgehen, um die vor einigen Jahren dort entdeckten Kupfer- und Golderzgänge auf ihre Abbauwürdigkeit zu untersuchen.

Madagaskar. Der Stamm der Talalas befindet sich im Aufstande. Ein Beamter und ein Sergeant sind von den Aufständischen getödtet worden.

Australien.

Samoa. Das verschanzte Lager der Aufständischen in Vailima wird beschossen und erstürmt, worauf sich jene mit einem grossen Verluste an Verwundeten zurückziehen. Nach einem Scharmützel in der Nähe der Stadt dringt die Abtheilung Gaunt's gegen die Aufständischen, die sich in einem Gebüsche verschanzt haben, vor, und es findet ein ernsthaftes Gefecht statt. Mataafa wird von Admiral Kautz und Capitän Sturdee mit der sofortigen Wiederaufnahme der Feindseligkeiten bedroht und zieht sich in das Innere der Insel jenseits der festgestellten Linie zurück, nachdem er den vom britischen und amerikanischen Flottencommandanten in Erwartung der Ankunft der Commission angebotenen Waffenstillstand angenommen hat. Es herrscht Ruhe. Die Samoa-Commission trifft ein, und es werden mit beiden Parteien Schreiben wegen endgiltiger Auflösung ihrer Streitkräfte gewechselt.

MISCELLEN.

Hebron. Eine Mittheilung des Consulates Jerusalem berichtet über die im Süden Palästinas gelegene Stadt Hebron (arabisch El Chalil): Die 36 *km* lange Fahrstrasse von Jerusalem nach Hebron ist in gutem Zustande und bewegt sich zum Theile längs der salomonischen Wasserleitung. Hebron liegt 880 *m* über dem Meeresspiegel, fast 80 *m* höher als Jerusalem, in einem gegen die herrschenden Windrichtungen geschützten, sehr wasserreichen Thale mit gesundem und auch für Wein- und Obstbau sehr günstigem Klima. Die Bevölkerung, in den geographischen Handbüchern mit 10.000 Seelen angegeben, wird vom Consulat auf mehr als 20.000 geschätzt. Die Mehrzahl der Einwohner besteht aus recht fanatischen Mohammedanern, daneben noch 1000 Juden und ein halbes Dutzend Europäern. Die ausserordentlich fruchtbare Umgegend weist Gersten-, Linsen-, Weizenbau, vor Allem aber ausgedehnte Wein-, Oliven- und Obstculturen auf. Ein grosser Theil der Weintrauben wird in Hebron selbst zu Rosinen getrocknet oder zu Traubensyrup eingekocht. Die locale Gewerbsthätigkeit — durchaus Hausindustrie — umfasst die Erzeugung von Wasserschläuchen, Schaf- und Baumwollgeweben (ordinäre Mäntel und Teppiche), Thongefässen und Glaswaaren. Die sehr alte Glasindustrie Hebrons verfügt jetzt noch über 16 Glasöfen, die nur während der Wintermonate arbeiten und ungefähr 45 Familien Unterhalt gewähren. Der Taglohn eines geschickten Glasarbeiters beträgt ungefähr 60 kr. bei vierzehnstündiger Arbeit. Hohlglas (Lämpchen zur Illumination und kleine Kannen, beide sehr dünn geblasen) wird nur in geringem Maasse erzeugt. Die wichtigsten Fabricate sind (und zwar in verschiedenfärbigem Glasflusse): Armringe (assânir), Fingerreifen (chawatim, meist Carneol imitirend), Amulette gegen den bösen Blick (eine Hand darstellend), Glasperlen, letztere als undurchsichtiger blauer Glasfluss in Bindenform, meist als Schmuck für Frauen und Kinder verwendet sowie zur Verzierung der netzartigen Pferdebehänge. Bei den geringen Herstellungskosten finden diese Artikel (ein Arbeiter verfertigt z. B. täglich 300 Glasreifen) in Syrien und der übrigen Türkei (Constantinopel, Dschidda), aber auch im Auslande (Bombay, Bosnien) guten Absatz. Hebrons Bazare decken die Bedürfnisse von 58 umliegenden Dörfern und beziehen die Waaren durch Vermittlung der Beiruter Grosshändler über Jaffa. Die Kameelladung von Jaffa nach Hebron, ca. 300 *kg*, kommt auf ungefähr 4 fl. zu stehen. Hebron macht im Allgemeinen den Eindruck einer gesunden, durch eigene Kraft und Gewerbefleiss emporstrebenden, wohlhabenden Stadt im Gegensatz zu der proletarischen Pilger- und Fremdenstadt Jerusalem. Hebrons Entwicklung würde in weit schleunigerem Tempo vor sich gehen, wenn die schon längst geplante Eisenbahnlinie Gaza—Hebron—Jerusalem endlich zur Durchführung käme. Gaza und Hebron bedürfen dringend ähnlicher Communicationen, wie sie Jaffa—Jerusalem, Beirut—Damaskus bereits haben, Haifa (Kaiffa)—See Tiberias demnächst erhalten sollen. Die Bahn Gaza—Hebron—Jerusalem würde als Verbindungslinie dreier grösserer Städte sicherlich einen wirthschaftlichen Erfolg haben. Momentan freilich bietet das der Bahnverbindung entbehrende Hebron keine besonders günstigen Aussichten für Anknüpfung von Handelsbeziehungen mit der Monarchie bei dem Mangel geeigneter Commissionäre und den Schwierigkeiten, die für Reisende wegen deren mangelnder Sprachen- und Platzkenntniss bestehen. Immerhin wäre es lohnend, den Hebroner Platz von einem tüchtigen Reisenden studiren zu lassen.

Nordmakedonien *Dr. Oestreich* hat im Herbst eine wissenschaftliche Reise durch Nordmakedonien und die angrenzenden Theile Albaniens gemacht und darüber kürzlich in der Berliner Gesellschaft für Erdkunde einen Vortrag gehalten, dem der „Globus" einige Daten entnimmt, weil jene Gebiete zu den unbekanntesten Ländern nicht bloss in Europa, sondern der Erde überhaupt gehören. Die nordalbanischen Alpen sind ein zu meist aus tertiären Kalken bestehendes Trümmergebirge, das Schargebirge dagegen, dessen höchster Punkt Schar, nach Messungen des Vortragenden nicht 3000 *m*, sondern nur 2500 *m* hoch ist, ist der Rest eines alten Gebirges, das in derselben Richtung streicht wie die nordalbanischen Alpen. Der viel gebrauchte Schardagh ist falsch, weil eine unmögliche Verbindung der serbischen und türkischen Sprache. In der Nähe des Gipfels wurden unweit eines kleinen Karsees deutliche Spuren ehemaliger Vergletscherung wahrgenommen. Eine Tagereise von Prisren, der gewerbfleissigen Hauptstadt des nördlichen Albanien, besuchte der Reisende einen bis dahin gänzlich unbekannten See von etwa einer Meile Umfang, der eine sehr bedeutende Tiefe besitzen soll. In diesem Theile Albaniens sind nicht die Ortschaften als Ganzes befestigt, sondern jedes einzelne Haus bildet für sich schon eine schwer einzunehmende Festung, jeder Garten, jede Weide etc. ist mit meterhohen lebenden Hecken eingezäunt, um Schutz gegen den Nachbar zu gewähren und im Falle eines Krieges das Vorschreiten des Feindes möglichst zu erschweren. In Djakowa und Petsch (Ipek) wurde Oestreich zuerst sehr feindselig behandelt und ihm das Wasser verweigert; diese Gesinnung änderte sich plötzlich, da sich das Gerücht verbreitete, er sei ein Generalstabsofficier des gleichzeitig in Constantinopel weilenden deutschen Kaisers und bereite einen Feldzug gegen Montenegro vor. Um allen Weiterungen aus dem Wege zu gehen, ging Oestreich schleunigst über einen 1700 *m* hohen Pass der nordalbanischen Alpen nach Novibasar, dem nördlichsten Zwickel des unter der Herrschaft der Pforte stehenden Reiches zwischen Serbien und Montenegro, wo Oesterreich-Ungarn für vier Städte das Besatzungsrecht besitzt und in Folge dessen mehr Ordnung herrscht als sonst in der Türkei. Nach dem Vortragenden ist Novibasar nur der Hauptort des östlichen Theiles dieses Grenzlandes, die übrigen Theile, die sich durch Menschenleere und Unfruchtbarkeit wenig vortheilhaft auszeichnen, haben eine selbständige Hauptstadt in Taschlidja (Plewlja) am Lim.

Webemuster und Tätowirung auf den Lutshuinsein. Die zu Japan gehörigen Lutshuinseln sind von dem Amerikaner Doctor William Furness zum Zwecke wissenschaftlicher Forschungen besucht worden. Ueber seinen Besuch hat er, wie wir dem „Globus" entnehmen, einen lebendig geschriebenen Bericht erstattet, in dem er auch auf den Zusammenhang zwischen Weberei und Tätowiren auf jenen Inseln eingeht. Das Tätowiren wird dort von Weibern besorgt, die daraus ein regelrechtes Geschäft machen. Die Besteuerung der Männer hängt zusammen mit der Menge Reis oder Hirse, welche sie von ihren Ländereien ernten, während die Frauen nach der Güte des von ihnen gewebten feinen Stoffes besteuert werden. Es gibt etwa 20 Stoffarten, welche je nach der Schwierigkeit, mit der die darin eingewebten Muster hergestellt sind, taxirt werden, und ist ein Weib vorzüglich in der Schaffung eines bestimmten Webemusters, so wird ihr dieses auf die Hand tätowirt. Das gilt als eine besondere Ehre, ist aber auch insofern kostspielig, als mit der Schönheit des Webemusters auch die Steuern erhöht werden. In Onschima bedient man sich ausser den auf die Hände tätowirten Mustern noch eines eigenthümlichen Zeichens, das auf der Innenseite des Handgelenkes angebracht wird. Es besteht aus einer Zusammenstellung verschiedener Figuren: dem geöffneten Schnabel eines Vogels, dem Henkel eines Theetopfes, dem Kopfe einer Schildkröte und dem Schwanze eines Fisches. Neben dem Fischschwanze steht auf dem Knöchel der rechten Hand stets eine viereckige Figur, während an derselben Stelle der linken Hand entweder ein runder Fleck oder ein Stern eintätowirt ist. Das Viereck soll eine Spule mit aufgewickeltem Garn darstellen. In anderen Gegenden sind diese Zeichnungen etwas anders gestaltet. Dort stellen lang eintätowirte Linien auf den Fingern Bambusblätter dar. Verschiedene Zeichnungen auf dem Handrücken wurden aber nur theilweise erklärt. In Myako-Jima stimmten sie mit Webemustern überein, unter denen Scheeren, die Fussstapfen von Vögeln und Essstäbchen vorkommen. Auf der linken Hand steht ein Dreizack „zur Abwehr böser Geister". Die Tätowirung findet nur im Juli und August statt, wenn die Feldarbeit ruht; denn die Hände schwellen dadurch stark auf.

LITERATUR.

Bei der Redaction sind eingelaufen:

Die Völker Vorderasiens von Dr. *Hugo Winkler*, Privatdocent an der Universität Berlin. Leipzig. J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. 1899.

L'écriture du Royaume de Si-Ha ou Tangout par *M. Devéria*. Extrait des Mémoires présentés par divers savants á l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres. Paris. Imprimerie Nationale.

PAPIER PITTENER PAPIERFABRIKS-ACTIEN-GESELLSCHAFT.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

CH. REISSER M. WERTHNER, WIEN.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXV. Jahrgang. WIEN, JUNI 1899. Nr. 6 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

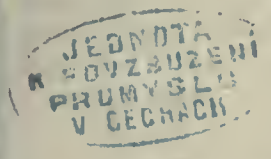
Abonnementsbedingungen:

Ganzjährig ö. W. fl. 5.—, M. 10.—, Frs. 12.50 ohne Postversendung
„ „ „ fl. 5.60, M. 11.20, Frs. 14.— mit „

Insertionsbedingungen:

Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite ö. W. fl. 5.—.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE



TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF, NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BOEHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

Inv. Čs 8054

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1899. Kürzeste und bequemste Sommer 1899.

Schnellzugs-Verbindungen.

Wien-Italien (Abbazia-Görz-Triest).

815	825	ab	**Wien**	an	915	850
856	917	an	**Abbazia**	ab	825	809
900	928		**Triest**		815	800
947	1008		**Görz**		657	710
700	215		**Venedig**		210	1025
225	735		**Mailand**		725	105
603	1017		**Florenz**		610	301
1125	735		**Rom**		1110	930
700	136	an	**Neapel**	ab	255	1125

Brenner-Route.

*1145	1110	750	ab	**Berlin**	an	610	*700	900
—	—	1236		**Frankfurt a. M.**		—	—	428
205	113	1042		**Leipzig**		318	433	605
1125	1125	850		**Dresden**		513	—	800
955	1125	910		**München**		510	841	645
1246	309	109	ab	**Innsbruck**	an	1240	530	233
413	714	553	an	**Bozen-Gries**	ab	838	143	938
535	851	736		**Meran**		635	1219	818
516	840	739		**Trient**		717	1235	758
707	1103	1023		**Verona**		501	1045	446
*1019	612	225		**Mailand**		1125	*810	105
—	634	603		**Florenz**		910	—	610
—	110	1125		**Rom**		230	—	1110
—	645	700	an	**Neapel**	ab	820	—	255

* Nord-Süd-Express-(Luxuszug) bis Verona täglich, bis Mailand dreimal, bis Venedig zweimal wöchentlich.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).

945	ab	**Wien**	an	820
712	an	**Villach**	ab	1051
142		**Bozen-Gries**		421
259		**Meran**		300
315		**Trient**		319
359		**Mori**		247
509		**Aroo**		107
526		**Riva**		1250
416	an	**Ala**	ab	233

Ungarn-Tirol.

800	800	ab	**Budapest**	an	953	920
615	617	an	**Klagenfurt**	ab	1145	830
815	712		**Villach**		1051	615
709	415		**Innsbruck**		309	.
108	1010		**München**		1125	.
553	147		**Bozen-Gries**		421	.
736	259		**Meran**		300	.
739	315		**Trient**		319	.
826	359		**Mori**		247	.
950	509		**Arco**		107	.
1008	526		**Riva**		1250	.
844	416	an	**Ala**	ab	233	.

Ostende-Triest-Expresszug
(einmal wöchentlich).

Montag	1000	ab	**London**	an	450	Freitag
»	401		**Ostende**		1005	»
Dienstag	1100		**Wien S.-Bhn.**		645	Donnerst.
Mittw.	1124	an	**Abbazia**	ab	531	Mittw.
»	1058	an	**Triest**	ab	610	»

Export-Akademie

des

k. k. österreichischen Handels-Museums in Wien.

Zweck: Heranbildung selbstständiger Unternehmer und Leiter von Waaren- und Exportgeschäften, sowie von industriellen Etablissements.

Organisation: Zwei Jahrgänge und einjähriger Vorbereitungscurs.

Aufnahme finden Abiturienten von Mittelschulen und höheren Handelsschulen (Handels-Akademien).

Schulgeld: 150 Kronen pro Semester, Einschreibegebühr 20 Kronen, Lehrmittelbeitrag (nur für die Hörer der Akademie) 30 Kronen jährlich.

Am Schlusse der Studien erhalten die Hörer nach Ablegung der strengen Prüfungen »Abgangsdiplome«.

Die Mittheilungen über die Export-Akademie sind gratis bei der **Direction** des **k. k. österreichischen Handels-Museums** (Wien, IX. Berggasse Nr. 16) erhältlich.

Beginn des Studienjahres am 1. October.

Inscription vom 15. bis 20. Juli und vom 20. bis 26. September.

Aufgenommen werden in den Vorbereitungscurs höchstens **20** und in den ersten Jahrgang höchstens **30** Hörer.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements:

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7.

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und

elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

ZOLL-COMPASS.

Der V. Jahrgang des „Zoll-Compass" wird, gleichwie der III., beziehungsweise der Ergänzungsband desselben (IV. Jahrgang) *lieferungsweise* zur Publication gebracht, und die einzelnen Lieferungen erscheinen nach Maassgabe der eintretenden Veränderungen in den betreffenden Zolltarifen.

Der gestellten Aufgabe, die für unseren Aussenhandel wichtigsten Länder successive in den Rahmen dieses Jahrbuches einzubeziehen, wird der erscheinende V. Jahrgang durch Neuaufnahme der Zolltarife der *australischen Colonien, Niederländisch-Indiens* und der *Philippinen* entsprechen.

Von dem in 20 Lieferungen erscheinenden V. Jahrgang sind bisher 12 Lieferungen publicirt worden, enthaltend die Tarife von Rumänien, Argentinien, Russland, Britisch-Indien, China, Japan, Korea, Persien, Oesterreich-Ungarn, Schweden, Norwegen, Helgoland, Italien, Argentinien (II. Auflage), Deutschland, Frankreich, Griechenland, Belgien, Vereinigte Staaten von Amerika, Schweiz und Vereinigte Staaten von Amerika (II. Auflage).

Preis per Lieferung 45 kr. = 90 Pfg.

Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung Für *Deutschland* alleiniger Vertrieb durch E. S. Mittler & Sohn, Berlin S. W. 12, Kochstrasse 68—70

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum"

mit der Beilage

„Commerzielle Berichte der k. u. k. österr.-ungar. Consularämter".

MEYERS KONVERSATIONS-LEXIKON

Mehr als 147,100 Artikel u. Verweisungen.

= Vollständig liegt vor =

In 6., neubearbeiteter und vermehrter Auflage:

272 Hefte je 50 Pf., 17 Bände je 8 Mk.

17 Bände in Halbleder geb. je 10 Mk.

18,100 Seiten Text. 10,500 Abbildungen.

Probehefte und Prospekte gratis durch jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig.

Mit 1088 Bildertafeln u. Kartenbeilagen.

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Indien—China—Japan.

Dreizehn Fahrten von Triest, resp. Fiume mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama (diese beiden Häfen werden alternativ nur jeden zweiten Monat berührt) und Kobe. **Auf der Ausfahrt kann Venedig facultativ angelaufen werden.** Anschluss in Bombay an die Dampfer der directen Linie Triest—Bombay. — In den Zwischenhäfen, Bombay ausgenommen, können Abfahrten und Ankünfte früher oder später erfolgen. Der Aufenthalt in Fiume auf der Rückfahrt kann um die für die Lade- und Umladeoperationen nöthige Zeit verlängert oder verkürzt werden. Ausser den oben bezeichneten Häfen können sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Echellen Chinas oder Japans oder Manila berührt werden.

Directer Dienst Triest—Bombay.

Abfahrt von Triest am 3. der Monate Jänner, Februar, März und am 12. März; ferner am 3. der Monate April, Mai, Juli, September, October, November und December, mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Bombay. — Die Ankünfte und Abfahrten in den Zwischenhäfen können verfrüht oder verspätet werden, jedoch ohne das linearmässige Eintreffen in den Endhäfen zu beeinträchtigen. Anschluss in Bombay in beiden Richtungen an die Dampfer der Indo China Japan-Linie.

Triest—Calcutta.

Abfahrt von Triest am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Juni, August, September, October, November, December mit Berührung der Häfen Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta. Auf den Hin- und Rückfahrten können Cocanada, Madras und andere Häfen der Coromandel-Küste angelaufen werden. Auf den Rückfahrten ist die Berührung der Burmanischen Reishäfen sowie anderer Echellen des Rothen und Adriatischen Meeres facultativ. Das Anlaufen von Bombay und Massaua auf den Hinfahrten und von Venedig auf den Rückfahrten ist bei allen Reisen facultativ.

Mercantildienst nach Brasilien.

Gemeinschaftsdienst mit der „Adria". Von Triest, resp. Fiume je eine Abfahrt in den Monaten Jänner, Februar, März, April, Mai, drei Abfahrten im Juli, zwei Abfahrten im August, zwei Abfahrten im September, zwei Abfahrten im October, eine Abfahrt im November und eine im December. Berührung der Häfen Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eilinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in Cattaro Freitag 12 Uhr Mittags, berührt.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 2½ Uhr Nachm., in Triest Samstag 5½ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich** *A* und in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari** und **Brindisi**.

Linie Triest—Metkovich *A*.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4¼ Uhr Nachm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in Spalato an die Hinfahrt der beschleunigten Eilinie Triest—Cattaro.

Linie Triest—Metkovich *B*.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Rogosinzza, Traù, Spalato, S. Pietro Postire, Almissa, Puchischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in Spalato an die Hinfahrt der Dalmatinisch-Albanesischen Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht, Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankunft in Triest den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 2½ Uhr Nachmittags, in Zara Donnerstag 5 Uhr Nachm., berührt.: Cherso, Rabaz, Malinska, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag 5½ Uhr Früh, in Pola Montag 4 Uhr Früh

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Cattaro Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 11 Uhr Vorm., in Triest Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara**.

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Brindisi, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert.. Auf der Rückfahrt von Bari nud Brindisi Anschluss in **Cattaro** nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 7 Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm. berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm.. in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eilinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie *A*.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende August.

Von **Alexandrien** ab Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattachia, Alexandrette, Meryna, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., an in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh.

*) Am 3., 10., 17., 24. und 31. Jänner, 7., 14., 21. und 28. Februar, 7., 14., 21. und 28. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5., 12., 19. und 26. September, 3., 10., 17., 24. und 31. October, 7., 14., 21. und 28. November, 5., 12., 19. und 26. December.

**) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3., 10., 17. und 24. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

Anschluss in **Alexandrien** an die Eilinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt in **Smyrna** (in den Monaten vom September bis Ende März) auf der Hinfahrt nach **Candien, Corigo** etc. (**Thessalische** Linie **B**, Rückfahrt).

Eilinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 4 Uhr Nachm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschluss in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt nach **Albanien** und **Dalmatien** (**Dalmatinisch-Albanesische** Linie, Rückfahrt), weitere in **Corfu** oder **Santi Quaranta** aus **Albanien** nach **Triest** (Linie **Triest—Constantinopel**, Rückfahrt); in **Corfu** auf der Hinfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch-Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt nach **Candien** etc. (**Thessalische** Linie **A**, Rückfahrt).

Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, berührt ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh (nur auf der Hinfahrt). Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Montag 9 Uhr Früh, berührend: Burgas, Varna, Costanza. Rückfahrt ab **Odessa** jeden Montag 4 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 10 Uhr Vorm.

Griechisch-Orientalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Smyrna, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vorm.

*) Am 1., 15. und 29. Jänner, 12. und 26. Februar, 12. und 26. März, 9. und 23. April, 7. und 21. Mai, 4. und 18. Juni, 2., 16. und 30. Juli, 13. und 27. August, 10. und 24. September, 8. und 22. October, 5. und 19. November, 3., 17. und 31. December.

**) Am 9. und 23. Jänner, 6. und 20. Februar, 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

Anschluss in Piräus an die Eilinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie B, Rückfahrt) und überdies in den Monaten vom September bis Ende März auch auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eilinie Triest—Alexandrien.

Griechisch-Orientalische Linie *B*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Chios, Smyrna, Vathy, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vormittags.

*) Am 8. und 22. Jänner, 5. und 19. Februar, 5. und 19. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 15. und 29. October, 12. und 26. November, 10. und 24. December.

**) Am 2., 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27 März, 10. und 24. April, 8. und 22. Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. September, 9. und 23. October, 6. und 20 November, 4. und 19. December.

Anschluss in Piräus an die Eilinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna in den Monaten vom September bis Ende März auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Carramanische Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa, sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eilinie **Triest—Alexandrien**.

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 12 Uhr Mittags, in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, berührt.: Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von **Galatz** jeden Mittwoch 9 Uhr Früh, in Constantinopel Sonntag 8 Uhr Früh. (Burgas, Varna nur auf der Rückfahrt, Braila nur auf der Hinfahrt.)

Anschluss in Constantinopel an die Rückfahrt der Griechisch-Orientalischen und der Syrisch-Caramanischen Linie.

Thessalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Donnerstag*, 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, berührend: Fiume, Valona, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in Triest drittnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

*) Am 5 und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29 Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18 November, 2. 16. und 30. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eilinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung. Die Rückfahrt ist weitere im Anschluss an die Hinfahrt der Eilinie **Triest—Constantinopel** sowie der **Griechisch-Orientalischen** Linie **A**. In **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Eilinie Triest—Alexandrien**.

Thessalische Linie *B*.

Von **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh, berührend: Durazzo, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Smyrna, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Montag 12 Uhr Mittags.

*) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27 Juli 10. und 24. August, 7. und 21. September, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

**) Am 7. und 21. Jänner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5 und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November, 9. und 23 December.

Anschluss in Piräus auf der Hinfahrt an die Eilinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Smyrna** (vom September bis Ende März) auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Syrisch-Caramanischen** Linie; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Von **Triest** jedeo Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu nächsten Mittwoch 8½ Uhr Vorm., berührend: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Brindisi (Bari und Brindisi nur auf der Hinfahrt), Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu. Retour von Corfu Donnerstag 8½ Uhr Früh, an Triest Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in Cattaro auf der Rückfahrt von Bari und Brindisi nach Dalmatien mit der rückkehrenden Dalmatinisch-Albanesischen Linie; in Santi Quaranta auf der Hinfahrt an die Eilinie Triest—Constantinopel, sowohl nach Triest als nach Constantinopel.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** ab jeden Freitag 4½ Uhr Früh, in Prevesa den gleichen Tag 5 Uhr Nachm., berührend: Salada, Parga, Sta. Maura. Rückfahrt ab **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu den gleichen Tag 6½ Uhr Abends. Anschluss in Corfu an die Rückfahrt der Eilinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Anmerkung. Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

(Oceanischer Dienst siehe vorhergehende Seite.)

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

Juli 1899. Nr. 7.

JEDNOTA POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 6 fl. = 10 Mark.

INHALT: Die Entwicklung des Handels mit China. — Durch Centralasien. — Die Bagdadbahn und die kleinasiatischen Bahnen. — Die wirthschaftlichen Verhältnisse Astrachans. — Chronik. — Miscellen: Eine amerikanische Eisenbahn in China. — Die Handelsbeziehungen Russlands zu Bokhara.

DIE ENTWICKLUNG DES HANDELS MIT CHINA.

In jüngster Zeit hat man auch in Amerika den Handelsinteressen in Ostasien erhöhtes Interesse zugewendet. Mit dem Uebergang der Philippinen in amerikanischen Besitz haben die Vereinigten Staaten einen Stützpunkt in Ostasien gewonnen, der für die Verfolgung ihrer Interessen entschieden werthvoller ist als die »Pachtungen« europäischer Staaten an der chinesischen Küste; so konnte sich auch Uncle Sam von der Politik der »Interessensphären« fernhalten, die Europa in letzter Zeit in China verfolgt. Aber umso emsiger bemühen sich die Amerikaner, ihrer so rapid sich entwickelnden Industrie einen möglichst grossen Theil des noch vielversprechenden Absatzes in China zu sichern, wobei sie von entschiedenem Erfolge begünstigt sind. Ihre Handelsbeziehungen zu China sind heute schon bedeutender als die irgend eines anderen Landes, mit einziger Ausnahme Grossbritanniens. Welches Interesse man in leitenden amerikanischen Kreisen der Förderung des Handels Amerikas mit China entgegenbringt, davon legt unter Anderem auch eine der jüngsten Veröffentlichungen des statistischen Departements in Washington Zeugniss ab: ein starker Quartband „*Commercial China in 1899*", der ein reiches Informationsmaterial aus unterschiedlichen amtlichen und privaten Quellen über chinesische Handelsverhältnisse bietet.

Der Handel Amerikas mit China datirt bis in das Jahr 1784 zurück; am 22. Februar dieses Jahres verliess das erste nach China bestimmte Schiff den Hafen von New-York. Seine Reise nahm 15 Monate in Anspruch. Der Erfolg derselben führte zur Fortsetzung der Handelsverbindungen, die sich seither ununterbrochen ausdehnten und namentlich in den letzten Jahren eine ganz bedeutende Steigerung erfahren haben. Die Europäer waren allerdings schon früher in China. Die Portugiesen knüpften bereits 1516 Handelsverbindungen mit China an und glückte es ihnen 1522 in Ningpo und 1537 auf der Insel Macao Handelsniederlassungen zu errichten; die Spanier eroberten 1543 die Philippinen und förderten von dort aus ihren Handel mit China, während die Holländer erst 1624 nach Ostasien kamen, ohne jedoch dort grosse commercielle Erfolge zu erzielen. Die Engländer, deren erstes Schiff 1635 an die Küste Chinas kam, mussten sich erst mit den Kanonen Respect verschaffen und ihr Handel mit China begann erst einige Jahrzehnte später sich zu entwickeln, nachdem die East India Company die Pflege desselben sich angelegen sein liess.

Die Entwicklung des modernen Handels mit China datirt erst von dem bekannten „Opiumkrieg" zwischen England und China her, der 1842 mit der Oeffnung der ersten Vertragshäfen und der Zulassung britischer Consuln endete. 1844 schloss China einen Vertrag auf derselben Basis mit den Vereinigten Staaten und mit Frankreich. Seither hat die Erschliessung Chinas zwar langsame aber stetige Fortschritte gemacht; 1858 erst wurde den ausländischen Gesandten gestattet, in Peking zu residiren, erst 1873 wurde ihnen erlaubt, vor dem Kaiser selbst erscheinen zu dürfen, und 1898 empfing die chinesische Kaiserin das erstemal die Frauen der Botschafter in ihrer Residenz. Die wirthschaftliche Aufschliessung Chinas erfuhr namhafte Förderung durch die Bestimmungen des Friedens von Simonoseki, der den japanisch-chinesischen Krieg 1896 beschloss und dessen wichtigste Punkte, die Erschliessung der Flussläufe und des Inneren Chinas für den ausländischen Handel, ja bekannt sind. Die Verpachtung von Kiao-tschou an Deutschland, Port Arthur an Russland, Weihawei an England, Kwang-tschouwau an Frankreich bilden die jüngsten Etappen der europäischen Politik in China, während die Verhandlungen über die von Italien geforderte Ueberlassung der San-Mun-Bai noch in Schwebe sind.

Die grösste Rolle in der Entwicklung des chinesischen Auslandhandels spielen natürlich die Vertragshäfen — die gewohntermaassen so genannt werden — obgleich die „Treaty Ports" keineswegs alle an der Küste liegen. Ueber die Fortschritte der allmäligen commerciellen Erschliessung des Reiches der Mitte und die Vertragshäfen finden wir in der eingangs erwähnten amerikanischen Compilation folgende Darstellung.

Vor 1842 spielte sich der gesammte Handel der fremden Nationen mit China in einer einzigen Hafenstadt, nämlich Canton, ab und der gesammte Verkehr ging durch die Hände chinesischer Zwischenhändler, der sogenannten „Hong"-Kaufleute. Auch die East India Company, die eine „Factorei" in Canton hatte, war genöthigt, nur mit diesen „Hong"-Kaufleuten zu verkehren, die der Regierung für die Zolleinkünfte haftbar waren und dafür ein gewisses Monopol für den Auslandhandel besassen. Erst im Frieden nach dem Kriege von 1842 wurden die ersten Vertragshäfen dem fremden Handel geöffnet, und zwar waren dies Canton, Shanghai, Foochow, Ningpo und Amoy. Den Engländern wurde erlaubt, in diesen Städten zu wohnen und dort mit wem immer Handel zu treiben; England durfte dort Consulate errichten, die nunmehr an Stelle der früheren „Hong"-Kaufleute den chinesischen Behörden für die von den englischen Unterthanen zu zahlenden Steuern und Zölle haftbar waren. Wie bereits erwähnt, wurden die Bestimmungen dieses Vertrages in den folgenden Jahren auf die Vereinigten Staaten und Frankreich ausgedehnt.

Nahezu zwanzig Jahre blieben die genannten fünf Häfen die einzigen Thore, die dem Handel der fremden Nationen mit China offenstanden; bei ihrer Wahl trachteten die Chinesen, den fremden Handel nur soweit als möglich von der Hauptstadt entfernt zu halten. Im Jahre 1860 kam als sechster Vertragshafen Swatow hinzu, ein Hafen, der ebenfalls einige hundert Meilen von Peking liegt.

Erst 1861 gelang es, dieses Princip zu durchbrechen und zu den in diesem Jahre geöffneten Vertragshäfen gehörte Tientsin, das bloss 80 Meilen von Peking entfernt ist, sowie die ersten binnenländischen Vertragshäfen Hankow und Kiukiang, beide am Yang-tse-Fluss gelegen. Gleichzeitig wurden Chefoo und Newchwang dem Handel erschlossen; in rascher Folge wurden dann 1876 Kiungchow auf der Insel Hainan, 1877 Ichang, Wuhu, Wenchow und Pakhoi, 1887 Kowloon und Lappa, 1889 (auf Grund des französischen Vertrages von Tientsin) Hangchow und Meng-tse, 1892 Chungking, 1894 Yatung in Tibet, 1896 (nach dem Frieden von Simonoseki) Hangchow bei Shanghei sowie die Binnenstädte Soochow und Shasi unter die Vertragshäfen eingereiht; 1897 folgten Samshui, Wuchow und Szemao und 1898 Funing gegenüber Formosa, Yochow tief im Innern am Tunking-See und Chinwang am Golf von Pechili. Nachstehend die Liste der bisher geöffneten Vertragshäfen mit Angaben betreffend Bevölkerung und Aussenhandel im Jahre 1897:

Vertragshäfen	Provinz	Bevölkerung	Aussenhandel in Haikwan Taels	
			Import	Export
Shanghai	Kiangsu	400.000	31,725.393	59,166.376
Canton	Kwangtung	1,600.000	13.770.036	22,899 671
Swatow	Kwangtung	40.000	9,653.938	10,309.288
Chingkiang	Kiangsu	135.000	13,285.419	5 078.723
Tientsin	Ch hli	950 000	30,212.260	11,000.044
Ningpo	Chekiang	250.000	8 990.251	4,986.495
Foochow	Fukien	636.000	5,196.884	6,841.266
Nechwang	Shingking	60.000	8,995.929	13,808.612
Kinkiang	Kiangsi	53.000	6,563.311	7,080.576
Hankow	Hupeh	800 000	17,172 351	24,540 382
Chefoo	Shantung	32.000	11,066.410	7.717 413
Amoy	Fukien	96.000	7,285.683	2,441.231
Kiungchow	Kwangtung	40.000	1,461.940	1,826.241
Wenchow	Chekiang	80.000	722.040	335 596
Pakhoi	Kwangtung	25.000	2 656.724	1,512 750
Ichang	Hupeh	34.000	647.902	423.950
Lungchow	Kwangsi	20.000	83.074	25.873
Meng-tse	Yunnan	12.000	2,394.028	1,657 737
Chungking	Szechnen	250.000	8,443.947	6,751.258
Yatung	Tibet	?	—	—
Soochow	Kiangsu	500.000	921.034	399.224
Shasi	Hupeh	400.000	48 428	181.220
Hangchow	Chekiang	800.000	1,259.544	6,169 372
Szemao	Yunnan	15.000	154.596	31.378
Samshui	Kiangtung	50.000	37.759	42.496
Wuhu	Nganhui	78.000	3.700.373	3,232.121
Nanking	Kiangsu	150 000	—	—
Wuchow	Kwangsi	50.000	1,392.415	472.902
Funing	Fokien	20.000	—	—
Yochow	Hunan	18.000	—	—
Chinwang	Chihli	37.000	—	—

Hiezu kommen noch Kowloon und Lappa, Zollstationen, die von Gütern auf dem Wege zwischen Hongkong oder Makao und Canton berührt werden, deren Handel, beziehungsweise Einnahmen jedoch den erwähnten Häfen zugerechnet werden.

In allen Vertragshäfen überwacht die fremde Seezollbehörde bloss die in fremden Schiffen, das heisst nicht in China gebauten Schiffen eingeführten Waaren, ob die Schiffe Ausländern oder Chinesen gehören; ausserdem existiren überall alte chinesische Zollämter, die den Handel der chinesischen Dschunken überwachen und Zölle einheben, die nicht immer dieselben sind, wie die der Seezollbehörde. Ausserhalb der Vertragshäfen bestehen sowohl an der Küste wie im Innern zahlreiche chinesische Zollämter, die unter dem Namen „*kwan*" bekannt sind, während die modernen Likinämter „*chia*" oder „*ka*" heissen.

Die commercielle Erschliessung Chinas hat in den letzten Jahren rapide Fortschritte gemacht, und man darf erwarten, dass die nächste Zeit noch grössere Erfolge in dieser Richtung aufweisen wird, zu welchem der Friede von Simonoseki den Grund gelegt hat. Voll und ganz wird China freilich erst dann dem modernen Handel und Verkehr erschlossen werden können, wenn endgiltig mit den Principien gebrochen wird, auf denen heute noch das chinesische Verwaltungssystem und die corrupte Beamtenherrschaft beruht. Dass man sich in China selbst noch mancher Reformbedürftigkeit bewusst ist, davon zeugt eine Rede, die der chinesische Gesandte Wu-Ting-Fang in Washington bei der im April 1899 abgehaltenen Jahressitzung der „American Academy of Political and Social Science" gehalten hat. Er verwies auf die vielen Fortschritte, die China in den letzten Jahrzehnten gemacht; man dürfe China nicht für unthätig halten, aber es müsse erst die durch Jahrhunderte herrschende Trägheit überwinden, aus der das Land eben erst erwacht sei. Regierung und Volk in China seien überzeugt, dass noch manche Reformen durchgeführt werden müssten, aber man müsse davon abstehen, die westliche Civilisation en gros in China zu importiren, denn nicht alle Einrichtungen Europas oder Amerikas seien für China geeignet und Uebereilung könnte leicht Schaden stiften ... Lord Charles Beresford hat kürzlich eine Lanze für die Erhaltung der Integrität Chinas gebrochen, deren Vorbedingung freilich die Durchführung einschneidender Reformen bilde. Wenn sich China nicht bald zu diesen Reformen aufrafft, so dürfte die Politik der „Interessensphären" der Mächte die Integrität Chinas bereits sehr in Frage gestellt haben. *L.*

DURCH CENTRALASIEN.

Zu den sympathischesten und rastlosesten Forschungsreisenden unserer Zeit gehört zweifelsohne *Dr. Sven Hedin*. Im Mai 1897 erst von einer dreijährigen mühe- und gefahrvollen Forschungsreise durch Centralasien heimgekehrt, hat ihn der Forschungseifer schon wieder in die asiatischen Wüsten getrieben. Die kurze Zeit, die Sven Hedin in Europa zubrachte, und während welcher er in allen europäischen geographischen Gesellschaften gefeiert wurde, hat der Reisende zur Herausgabe eines grossen Werkes über seine Reise benützt, das nunmehr in zwei starken Bänden[1]) vorliegt, die durch ihren Inhalt wie auch ihre reiche Ausstattung mit Illustrationen sehr anziehend wirken.

Bei der Lectüre des Werkes kann man es trotz der sachlich einfachen und anspruchslosen Darstellung des Autors begreifen, dass er ganz und gar dem Zauber Centralasiens und seiner noch von keinem Forscher gelösten Geheimnisse verfallen ist, dass er wieder sein Glück in Turkestan und Tibet versuchen will, wo es ihm das letztemal gelungen ist, unsere geographischen und ethnographischen Kenntnisse zu bereichern und mehr als eine wissenschaftliche Streitfrage endgiltig zu lösen. Man versteht es trotz aller Mühen und Gefahren, mit denen Sven Hedin zu kämpfen hatte, dass es ihn wieder in die Wüste Gobi zu den von ihm entdeckten Ruinenstädten lockte, um nochmals zu versuchen, den Schleier von den tief im Wüstensande begrabenen Geheimnissen einer längst entschwundenen Culturperiode Centralasiens zu lüften.

Wir müssen uns leider versagen, an dieser Stelle eingehend die letzte Forschungsreise Sven Hedin's und ihre Ergebnisse zu behandeln; wir können sie bloss in kurzen Zügen skizziren. Am 16. October 1893 verliess Sven Sedin Stockholm und langte vier Tage später in Orenburg an, wo seine asiatische Reise begann. Im Tarantas legte er die 2000 *km* bis Taschkend zurück, wozu das Gefährte 19 Tage brauchte. Von dort wandte sich der Forscher dem Pamirgebiete zu. Mitten im Winter durchforschte Sven Hedin zum Theil auf neuen Wegen die Hochgebirgslandschaft des Pamir, die die Kirgisen das „Dach der Welt" nennen, und im Frühjahr untersuchte er die Gletscherwelt dieses Gebietes; er wagte sich wiederholt unter grossen Gefahren an die Besteigung des höchsten Gipfels der Bergkette heran, aber der noch von keinem Sterblichen betretene und von Sagen umsponnene Gipfel des „Vaters der Eisberge", des Mus-tag-ata bot

[1]) Durch Asiens Wüsten. Drei Jahre auf neuen Wegen in Pamir, Lop-nor, Tibet und China. Von Sven Hedin. Mit 256 Abbildungen, 4 Chromotafeln und 7 Karten. Leipzig, F. A. Brockhaus.

auch dem unerschrockenen jungen Forscher Trotz, und nach vergeblichen Anstrengungen musste Sven Hedin von seinem Vorhaben ablassen. Zu den anziehendsten Capiteln seines Werkes gehört die Beschreibung „einer Mondscheinnacht 6300 *m* über dem Meere"; er hat ihren Zauber mit vielen Entbehrungen erkauft. Den Weg zum Gipfel des Mus-tag-ata, der um 3000 *m* die höchsten Spitzen Europas überragt, konnte er nicht erzwingen. Interessante Querfahrten durch Pamir, Segelfahrten in einem selbstgefertigten Boot à la Robinson auf dem Kara-kul-See, dessen umwohnende Kirgisenbevölkerung noch nie ein Boot zu Gesicht bekommen hatte, beschäftigten Sven Hedin hierauf. Ein ethnographisch interessantes Capitel ist der Beschreibung des Nomadenlebens der Kirgisen gewidmet.

In Kaschgar rüstete Sven Hedin dann seine Expedition in die Wüste aus. Mit einer stolzen Karawane rückte er aus, doch nur er und zwei seiner Diener retteten sich aus dem Untergang der Karawane im glühenden Sande der Wüste Takla-makan, und nicht viel hätte gefehlt, so wäre auch der muthige Forscher mit allen seinen Leuten elend verdurstet. Sven Hedin kannte wohl die Gefahren, denen er entgegenging, der Drang, die unerforschte Wüste zu durchqueren, wo, wie es hiess, alte Städte vergraben seien, aus denen unerschrockene Schatzgräber Kameelladungen von Gold und Silber weggetragen hätten, liess Sven Hedin nicht ruhen; die Legenden vom „Telesmat" (Zauberei), das in der Wüste herrsche, und die durstenden Wanderer ewig im Kreise sich bewegen lasse, ohne dass sie je den Weg aus der Wüste fänden, spornten Sven Hedin noch mehr an, das Wagniss zu versuchen. Mit Mühe rettete er sein Leben aus dem tollkühnen Unternehmen; die Capitel über die Durchquerung der Wüste, den Untergang der Karawane und die endliche Rettung Sven Hedin's, der, dem Verschmachten nahe, das rettende Wasser findet und an das Flussbett des Chotandarja im östlichen Turkestan gelangte, lesen sich wie ein spannender Roman. Ueber Ak-su kehrte dann Sven Hedin nach Kaschgar zurück, um sich dann in Pamirskij Post, wo er den Schlussarbeiten der englisch-russischen Grenzcommisson beiwohnte, von seinen Strapazen zu erholen.

Im zweiten Band schildert Sven Hedin die Fortsetzung seiner Reise nach Peking, die wieder in Kaschgar einsetzte. Er erzählt von der alten Stadt Chotan in Innerasien, von den von ihm entdeckten Ruinenstädten in der Wüste Takla-makan. Seine Forschungsreise führte ihn dann weiter durch das Heimatland des wilden Kameels, die Urwälder des Tarim zum See Lop-nor, der den Geographen bisher ungelöste Räthsel bot; Sven Hedin ist es geglückt, die geo- und hydrographischen Verhältnisse des Lop-nor endgiltig festzustellen. Mit einer neuen Karawane machte sich dann der Forscher auf die gefahrvolle Reise über die Plateaux von Nordtibet, zum Arka-tag und zu den Salzseen. Er beendet die schwierige Durchquerung glücklich, freilich nicht ohne mancherlei Schwierigkeiten; unter den Mongolen reist die Expedition in der steten Gefahr räuberischer Ueberfälle durch Tanguten. Mit seinen mongolischen Führern erreichte Sven Hedin dann den See Koko-nor. Von dort wandte er sich nach Sining-fu, und am 2. März 1897 langte Sven Hedin vor den Thoren Pekings an. Der Rückweg führte ihn nochmals quer durch Asien, aber Sven Hedin reiste diesmal rascher. In einem zweirädrigen chinesischen Karren, der von mongolischen Pferden mit Reitern auf dem Rücken gezogen wird, fuhr Sven Hedin mit sausender Geschwindigkeit von Peking nach Kiachta, von dort mit Tarantas und Schlitten über Baikal und Irkutsk nach Kansk, von wo die Eisenbahn den Forscher in neunmal 24 Stunden nach Petersburg brachte, und am 10. Mai 1897 hatte Sven Hedin wieder heimatlichen Boden unter den Füssen.

Unter den wissenschaftlichen Arbeiten, welche die Thätigkeit des Autors in Anspruch genommen haben, seien hervorgehoben: die Aufnahme geologischer Profile von Pamir, Kven-Lünn, die anthropologischen Messungen von Kirgisen, die Studien über die Wanderungen der Nomaden in den verschiedenen Jahreszeiten, Etymologie der geographischen Namen, Messungen der Wassermengen beim Durchqueren der Flüsse, Tiefenlothungen in den Seen, Pflanzensammlungen, insbesondere Algen in den alpinen Regionen von Pamir und Tibet, Führung des meteorologischen Journals dreimal am Tage u. s. w. Vor allen Dingen sind auch die Untersuchungen über die Wasserläufe und Wasserreservoirs, welche Hochasien im Sommer mit reichlichen Wassermengen versehen, als bemerkenswerthe Objecte der Beobachtungen Sven Hedin's zu nennen. Die Wege, welche der Reisende zurückgelegt und topographisch aufgenommen hat, haben die Ausdehnung von 10.498 *km* erreicht, also eine Entfernung, welche um die Hälfte länger ist, als etwa der Weg von Cairo nach Capstadt. Im Ganzen hat er auf der Reise von St. Petersburg nach Peking 23.000 *km* zurückgelegt.

Von den aufgenommenen 10.498 *km* führen 3250 durch vorher absolut unbekannte Gebiete; auf den übrigen 7248 *km* sind eine Menge Untersuchungen vorgenommen worden, welche speciell die geographische Kenntniss über diese Gegenden in hohem Maasse mehren und bereichern. Das gesammte kartographische Material befindet sich übrigens bei Justus Perthes in Gotha, um dort später verarbeitet und in Petermann's Mittheilungen veröffentlicht zu werden.

Im Ganzen und Grossen ist das centrale Hochasien mehr oder minder noch terra incognita, und nur sehr allmälig fängt der dichte Schleier an sich zu lüften, welcher über jenem grossartigen Hochlande ausgebreitet ist. Jedenfalls darf behauptet werden, dass es gegenwärtig immer noch viel unbekannter ist als die innersten und dunkelsten Theile von Afrika. Umgeben von den höchsten Gebirgen der Welt, die der Reisende und Forscher mit geringen Ausnahmen nur von der Aussenseite kennen gelernt hat, ist dieses centralasiatische Hochland der völkertrennende Theil des Continents gewesen. In Folge seiner Unzugänglichkeit von nahezu fast allen Seiten hat es eine culturelle regelmässige Verbindung mit den peripherischen Gliedern fast nie gehabt und hat auch ebenso die Verbindung zwischen den peripherischen Gliedern des Continents absolut gehindert, so dass diese genöthigt waren, miteinander direct zu verkehren, was fast nur auf dem Wasserwege möglich gewesen ist. Das ist denn auch der Grund, weshalb die culturelle Entwicklung der einzelnen peripherischen Glieder so ausserordentlich von einander abweichend und verschieden ist und die indische Cultur fast vollständig unbeeinflusst von der chinesischen und diese wiederum umgekehrt von der indischen isolirt sich zu entwickeln vermochte, nur dass etwa in hinterindischen Staaten und Ländern eine Annäherung der beiden Culturen stattfand. Trotz seiner Isolirtheit ist das centralasiatische Hochland aber dennoch der Ausgangspunkt häufiger Völkerbewegungen gewesen, und da es nur zwei durch die Terrainverhältnisse gegebene Wege gab, welche den Verkehr nach aussen hin auf breiterer Basis ermöglichten, so vermochte der Abfluss der hochasiatischen Völkerwanderungen nur auf diesen stattzufinden. Die mongolischen Horden, welche China wie Westasien und Europa eroberten, sind alle entweder durch das Hoanghothal nach den chinesischen Tiefebenen vorgedrungen oder durch die Dsungarische Mulde nach Sibirien und Turan wie nach dem Norden des Kaspisees und von da westlich vorgegangen. Ebenso wird auch die Heimat der Chinesen in dem westlichen Tarimbecken gesucht, von wo aus diese Rasse nach dem gelben Flusse vordringen konnte und diesen entlang ihren Weg nach den chinesischen Tiefländern gefunden hat.

Es ist unter solchen Umständen begreiflich, dass es nicht nur für den Geographen, sondern auch für den

Culturhistoriker von grosser Bedeutung und Wichtigkeit ist, Näheres über diese Länder, welche trotz ihrer dünnen Bevölkerung die Ausgangspunkte welterschütternder Wanderungen waren, zu erfahren. Von den Tagen Marco Polo's an haben wohl hunderte und tausende von Reisenden, namentlich in früheren Jahrhunderten, diese hochasiatischen Steppenländer durchquert, aber die wissenschaftliche Untersuchung derselben, die Ergründung ihres geologischen Aufbaues, ihrer hydrographischen Verhältnisse, ihrer Thier- und Pflanzenwelt ist zum Gegenstande eingehenden Studiums erst in diesem Jahrhundert gemacht worden. Auch ihre ethnographischen Verhältnisse sind von der Untersuchung kaum gestreift worden, so dass dieser noch ein ungeheures, grosses Gebiet und ein grosses Arbeitsfeld offen steht.

Die Reise, die Sven Hedin vor wenigen Wochen angetreten, führt ihn wieder nach Centralasien. Als Zeitdauer der neuen Expedition sind $2^1/_2$ Jahre in Aussicht genommen; sie wird zum Theil bereits von Hedin besuchte, zum Theil aber auch unbekannte oder äusserst wenig bekannte Gebiete umfassen. Sven Hedin hat sich vor Allem wieder nach Ostturkestan und Nordtibet gewendet; im ersteren gedenkt er nochmals die geheimnissvollen Ruinenstädte der Wüste Gobi aufzusuchen, und abermals will er zum alten See Lop-nor. Wie bei seiner letzten Reise werden auch die Kosten der neuen Expedition zum grössten Theil vom König von Schweden bestritten. Möge das Forscherglück dem kühnen Reisenden auch auf seinen neuen Wanderungen durch Centralasien treu bleiben! —*w.*

DIE BAGDADBAHN UND DIE KLEINASIATISCHEN BAHNEN.

Immer mehr hat sich in den letzten Jahrzehnten das Interesse der europäischen Grossmächte an der politischen Entwicklung im fernen Osten gesteigert, und seitdem in dem Kampfe zwischen China und Japan die militärische Ohnmacht des Reiches der Mitte so deutlich zu Tage trat, fand sich eine Reihe von Bewerbern um das Erbe ein. Sie alle müssen danach streben, eine möglichst schnelle Verbindung zwischen dem Mutterlande und den neuen Erwerbungen hergestellt zu sehen, und da bei dem heutigen Stande der Verkehrsmittel die Locomotive allein bisher unbegangene Wege eröffnen kann, so wird die allgemeine Aufmerksamkeit erweckt, wenn es sich um Pläne für Schienenstränge handelt, welche die alte Welt den Küsten des Stillen Oceans näherrücken. Kein Wunder, dass sich zugleich die Lust zu solchen Entwürfen regt, und neuerdings häufen sich die Projecte für Eisenbahnen, die vom Mittelmeere, dem Bosporus oder dem Kaspischen See nach dem Persischen Golf hinführen sollen, jede durch eigenartige wirthschaftliche oder politische Gründe hervorgerufen und beeinflusst. Der Gedanke, durch Afghanistan und Persien westlich den Anschluss von Indien nach dem türkischen Reiche zu suchen, bleibt ausser dem Bereiche dieser Betrachtungen, die wir der „Köln. Ztg." entnehmen, da er Hindernissen begegnet, die ihn unausführbar erscheinen lassen, nur die Pläne sollen erwähnt werden, denen die Stellung der Mächte zu einander nicht von vorneherein das Siegel der Unmöglichkeit aufprägt. Um die Durchquerung Anatoliens, Mesopotamiens und Syriens handelt es sich, Gebiete, die seit uralter Zeit die Völkerbrücke zwischen Ost und West waren, nur dass sich jetzt die Bewegung in umgekehrter Richtung vollzieht wie damals, da aus dem grossen Stromlande eine hochentwickelte Cultur befruchtend um sich griff.

Aus den Stürmen des napoleonischen Zeitalters war England als die Macht hervorgegangen, die über die grössten Colonien in Asien gebot, seine Flotte beherrschte die Meere, aber nur um das Cap der guten Hoffnung herum konnte sie Indien erreichen. Wohl sandte man gelegentlich Truppen bis Alexandrien, liess sie die Landenge von Suez überschreiten und an der Küste des Rothen Meeres von Neuem einschiffen, doch, sobald der Dampf als bewegende Kraft auftrat und einen neuen Abschnitt der Geschichte begann, entstand auch der Gedanke, mit seiner Hilfe die Schranken zu durchbrechen, welche die Wüsten Syriens und der grossen Stromebene dem Verkehre entgegensetzten. 1788 hatte in Schottland, 1807 in Amerika das erste Dampfschiff die Fluthen durchfurcht, 1825 war die erste Eisenbahn vollendet, und schon acht Jahre später reichte der damalige Oberst Chesney der britischen Regierung Vorschläge für einen Schienenweg ein, der von der Mündung des Orontes nach dem Euphrat gehen und dort an eine Dampferlinie anschliessen sollte, die von Bassra und Bagdad heraufkam. Ins Leben getreten ist nur die Dampferlinie auf dem Euphrat, sie wurde 1837 durch den Sultan genehmigt, und ihre kleinen Fahrzeuge gingen den Euphrat empor bis Meskene. Die türkischen Behörden standen dem Unternehmen nicht immer freundlich gegenüber, versuchten gelegentlich, ihm durch Zollplackereien den Garaus zu machen, wie es Reschid Pascha 1875 that, oder einen Wettbewerb zu schaffen. Dieser Versuch Midhat Paschas misslang, sein Dampfer kam im Frühjahre bis Aruah, musste dann aber übersommern, da erst im Herbste wieder genügend Wasser im Flusse war. Neuerdings ist durch die dauernde Vernachlässigung der Deiche die Schiffahrt ganz unmöglich geworden. An den Bahnbau ist man, wie gesagt, nicht herangetreten. Zwar bildete sich in England ein Ausschuss für die Vorarbeiten, doch blieben die Pläne auf dem Papiere, und nur ein Postdienst durch Kameelreiter von Damascus nach Bagdad wurde eingerichtet, der später in türkische Hände überging.

Erst der Bau des Suezcanals gab neuen Anstoss, die Bahn nach dem Persischen Golf zu studiren. Schon Oberst Chesney hatte davon abgerathen, Alexandrette als Ausgangspunkt zu nehmen, da der Rücken des Amanusgebirges mit dem berühmten Beilanpass nur durch einen 10 *km* langen Tunnel in einer Höhe von 700 *m* gequert werden kann, wobei noch eine ungemeine Steigung der Rampe nothwendig ist. Tarabulus oder Suedjeh bieten in ihrem Hinterlande keine derartigen Schwierigkeiten und wurden daher als Häfen ins Auge gefasst; heftige Meinungsverschiedenheiten ergaben sich jedoch darüber, ob man am Euphrat oder Tigris hinabgehen solle; besonders der berühmte Gelehrte Sir Henry Rawlinson sprach sich vor einem Unterhauscomité dafür aus, über Aleppo und Diarbekr an den Tigris zu gelangen und von dort nach Bagdad, eine Ansicht, der auch Hauptmann Cameron, der Führer der zweiten englischen Forschungsexpedition in Mesopotamien, und Georg Latham beistimmten. Während diese beiden aber eine Dampferverbindung durch den Persischen Meerbusen an die Bahn knüpften, schlug Sir Henry vor, östlich den Schienenweg nach Teheran—Herat Kandahar und Schikapur zu legen. Noch mehr Widerspruch fand sein Plan einer Strecke von Constantinopel über Angora oder Konia an den Tigris, gegen die Scott Russell den Einwand erhob, sie werde Oesterreich und Deutschland grösseren Nutzen bringen als England, das von dieser Linie nur den Vortheil gesteigerteren Comforts für Frauen und Kinder seiner Beamten und Officiere in Indien habe. Seit der Besetzung Cyperns und Egyptens hat diese Anschauung noch mehr Boden gewonnen, und neuerdings hat man wiederholt sogar von einer Bahn von Port-Saïd nach Kuët am Persischen Golf gesprochen. Die britische Politik ist unausgesetzt beschäftigt gewesen, sich dort festzusetzen, sie liefert den halb oder ganz vom türkischen Reiche unabhängigen Staatsgebilden an der Küste und im Nedeschd Waffen und Schiessbedarf und geberdet sich als ihre Schutzherrin. Wie sorgsam sie jeden fremden Einfluss ferne hält, hat Frankreich ja erst ganz kürzlich in Maskat erfahren.

Hatte Grossbritannien nur die Verbindung Indiens mit der Heimat im Auge, nicht die Erschliessung verödeter Gebiete für die Cultur, so war das Ziel der Pforte, seitdem der Eisenbahnbau im osmanischen Reiche begonnen hat, allein von Gesichtspunkten der innern Politik bestimmt. Die Regierungsgewalt auszudehnen, die Provinzen fester an die Hauptstadt zu knüpfen, musste ihr Zweck sein und zugleich die möglichste Sicherung gegen feindliche Angriffe. Daneben oder für die Anschauungen des echten türkischen Beamten erst weit hinterher kam die Förderung der Volkswirthschaft durch die neuen Wege für Handel und Verkehr. Die grossen Pläne Wilhelm Pressel's sind von diesem türkischen Gesichtspunkte aus entworfen. Für die mesopotamische Linie wählte er nach den Ergebnissen der Tschernik'schen Studiencommission den Tigris, und hielt daran auch Midhat Pascha gegenüber fest, der die Euphratroute vorzog. Die Kriege von 1876 bis 1878 und die finanzielle Noth des Staates machten den Bau des Schienennetzes in eigener Regie unmöglich, und der später vom Generalstab und dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten aufgestellte Gesammtplan rechnete auch nur noch mit der Anlage durch fremde Gesellschaften. Besonders reges Interesse nahm von jeher Sultan Abdul Hamid an der Erweiterung der Bahnen, in erster Linie an der Fortführung der anatolischen Strecken nach dem Stromland; es ist bekannt, dass dieser sein Wunsch nunmehr in Erfüllung gehen wird.

Die Hochebene Vorder-Kleinasiens ist gegen Süden durch gewaltige Ketten abgeschlossen, von Westen nach Osten dehnen sich der Taurus und der Antitaurus zum armenischen Hochland hin, und eigentlich nur an zwei Stellen ist dieser Riegel durchbrochen. Seit uralten Tagen ist dadurch das System der grossen Heerstrassen festgelegt, und wenn es sich jetzt darum handelt, der Locomotive den Weg zu bahnen, so trifft man immer wieder auf die Spuren der lange verschwundenen früheren Gebieter und ist gezwungen, ihnen zu folgen. Die Heere der Assyrier und Perser, die Phalanxen Alexanders des Grossen, der jüngere Cyrus und die römischen Legionen, Byzantiner und Kreuzfahrer, Seldschuken und Mongolen und zuletzt die Regimenter Mehemed Alis, sie Alle waren auf dieselben Engpässe angewiesen, und das Gleiche gilt für die Schienenstränge, auf denen kein zerstörender Eroberer, sondern segenspendende Arbeit vorrückt. Im Westen öffnen zwischen Bulghar-Dagh und Ala-Dagh die berühmten kilikischen Thore den Weg durch den Taurus für den Verkehr zwischen der Ebene von Konia und dem Busen von Alexandrette. Külek-Boghas werden sie jetzt genannt, und um sie zu sichern, haben vor 60 Jahren Egypter und Türken starke Werke dort aufgeführt; ein preussischer Officier, Fischer, der später Militärgouverneur des Prinzen Friedrich Wilhelm von Preussen, des Kaisers Friedrich, war, leitete die Arbeiten der Osmanen, und Moltke hat ihn hier aufgesucht. Verschiedene Seitenthäler würden die Anlage der Bahn erleichtern, die mit 1500 *m* ihren höchsten Punkt erreicht. Viel grössere Schwierigkeiten bietet der östliche Durchbruch, am Oberlauf des Euphrat, dessen Gewässer sich einen steilwandigen tiefen Einschnitt durch das Gebirge gewühlt haben; der Weg geht von Siwas über Malatia und Charpuk nach Diarbekr, und alle Forscher haben einstimmig festgestellt, dass auch die heutige hochentwickelte Technik hier vor gewaltige Aufgaben gestellt sein wird, die nur mit grossem Kostenaufwand gelöst werden können. Für beide Linien bietet die anatolische Bahn Ausgangspunkte, im Osten Angora, im Westen Konia. Der türkische Generalstab will aus militärischen Gründen eine Vollbahn von Angora nach Siwas, Diarbekr und Bagdad, das Arbeitsministerium dagegen überlässt diese Linie der Schmalspur und zieht die Strecke Konia—Adana—Aleppo—Euphrat vor, die ja in ihrem ersten Theil geringere Schwierigkeiten bietet. Als Grund für diese Wahl hat übrigens schon 1889 das Ministerium die Sicherheit vor einem feindlichen Handstreich angegeben, und welchen Gegner es dabei im Sinne hatte, ist klar.

Für die Verlängerung der Angoralinie bis Kaisarieh hat die anatolische Bahn bereits 1893 die Concession erhalten, doch konnte sie bisher nicht ausgenutzt werden. Unterdessen sind nun von anderer Seite bei der Pforte Vorschläge für die Bagdadlinie eingereicht worden, die theils an das anatolische Netz anschliessen, theils von der syrischen Küste ausgehen. Im Auftrag einer französischen Gruppe bewarb sich der Ingenieur Cotard um die Erlaubniss zum Bau einer Linie von Konia nach Aleppo und Bagdad ohne staatliche Zinsgewähr, da nach seiner Auffassung der Innenverkehr sich derart steigern lässt, dass eine Verzinsung gesichert sei. Seine Bemühungen, das nöthige Capital in Europa zusammenzubringen, sind ohne Erfolg geblieben. Angeblich für englische Finanzleute ist neuerdings ein Herr Rechnitzer in Constantinopel thätig, der von Alexandrette über Aleppo an den Tigris nach Bagdad und bis Kuët bauen will, mit Anschlusslinien von Bagdad nordöstlich an die persische Grenze und südwestlich nach dem Heiligthum der Schiiten Kerbela und Nedschef. Auch er beansprucht keine Zinsgewähr, dagegen noch das Recht, gegebenenfalls in Konia an die anatolische Bahn anzuschliessen. Es ist beinahe das gleiche Project, das Graf Wladimir Kapnist im vorigen Jahre einreichte, nur verlangte der Russe noch in Syrien und Mesopotamien eine Reihe von Zweiglinien. Man nahm allgemein an, dass Graf Kapnist im Auftrag seiner Regierung vorging, nicht um wirklich zu bauen, sondern um im Besitz der Concession andere europäische Gruppen zu hindern, die Bagdadbahn herzustellen. Russisches Capital hat bisher noch nicht Gelüste gehabt, sich ausserhalb der Reichsgrenze zu „investiren", wie die Börse es nennt, und der Schluss, den man daraus für diesen Fall ziehen muss, ist leicht.

Russland Stellung zu den Eisenbahnplänen für die asiatische Türkei ist durch zwei Gesichtspunkte bedingt. Einmal will es den Persischen Golf erreichen und dort festen Fuss fassen, um eine neue Etappe auf dem Weg nach Indien zu gewinnen, andererseits wünscht es keine Verkehrsanlagen, die das osmanische Reich in seinem Kern wirthschaftlich oder militärisch stärken können. In Persien hat der russische Einfluss über den englischen gesiegt, und wenn auch die Nachricht von der Abtretung von Bender Abbas an den Czaren für unrichtig erklärt wird, so steht doch fest, dass neuerdings russischen Staatsangehörigen eine Reihe von Monopolen ertheilt sind, die z. B. die Provinz Aserbeidschan ganz in ihre Hände liefern. Ausserdem ist an Russen die Erlaubniss zum Baue einer Bahn vom Kaspischen See zur Euphratmündung gegeben worden. Baron Reuter, der Begründer des Telegraphenbureaus, hatte 1872 bereits diese Concession erhalten, die aber bald darauf von der persischen Regierung für verfallen erklärt wurde. England schritt damals nicht ein, und wenn auch der russische General v. Falkenhagen 1874 erfolglos um die Bahnerlaubniss nachsuchte, so war doch 14 Jahre später der russische Einfluss bereits so stark, dass der Schah sich verpflichten musste, in dem nächsten Jahrzehnt nur Russland eine Concession zu geben. Anscheinend will man jetzt mit dem Bahnbau beginnen, es sind Ingenieure und Generalstabsofficiere beschäftigt, die Strecke zu erforschen, und angeblich haben die Arbeiten auf kaukasischem Gebiet bereits angefangen. Der englische Gesandte in Teheran hat zwar alle Minen springen lassen, aber die russische Politik ist siegreich geblieben und wird ihr Ziel ruhig weiter verfolgen.

Anfangs September wird unter Führung des Generalconsuls Stemrich die Forschungsexpedition aufbrechen, die die Deutsche Bank nach Anatolien und Mesopo-

tamien sendet. Soweit bis jetzt bekannt, soll sie für die beiden in Betracht kommenden Linien durch den Gebirgsriegel den Lauf feststellen, ganz besonders aber die wirthschaftliche Lage der Vilajets prüfen, die etwa durchschnitten werden. Eine Linie von Angora nach Siwas schliesst die reichsten Gegenden des inneren Anatoliens auf; allerdings darf man nicht übersehen, dass für Massengüter die Beförderung bis nach dem Marmarameer zu kostspielig wird, zumal das Land für europäische Erzeugnisse noch lange nicht so aufnahmefähig ist, dass die Wagen gefüllt zurücklaufen können. Samsun am Schwarzen Meer, das durch verhältnissmässig gute Strassen mit der Hochebene verbunden ist, wird immer seine natürliche Anziehungskraft auf die Ausfuhr üben, und es hat nicht an Stimmen gefehlt, die der Siwaslinie nur dann Lebens- und Ertragsfähigkeit zusprachen, wenn sie zugleich die Abzweigung an die Küste im Norden erhielte, die selbstverständlich in der gleichen Hand sein müsse. Die natürlichen Schwierigkeiten, die das Gebirge im Süden dem Bahnbau entgegenstellen würde, sind oben erwähnt worden. Bei der westlichen Linie treten sie in weit geringerem Maasse auf; zuerst dehnt sich dort die weite Ebene von Konia, deren Südrand zum Theil zwar versumpft ist, und durch den Taurus öffnet der Külek-Boghas-Pass den Weg nach Adaua und Aintab oder Aleppo. Am Tigris zwischen Diarbekr und Mossul treffen die beiden Strecken zusammen und folgen dem Flusse nach Bagdad hinunter. Das Stromland war einst mit dichtbevölkerten Städten bedeckt, nicht nur in uralter Zeit, sondern noch unter den Khalifen, und die furchtbare Verödung, die jetzt dort herrscht, ist eigentlich erst durch die Mongolen hervorgerufen worden, die alles Leben in Blut erstickten. Die grossen Canäle, die überallhin das segenspendende Nass verbreiteten, verfielen, als niemand mehr für sie Sorge trug; die türkische Regierungsgewalt war nicht stark genug, um die Reste der Einwohner vor den Raubzügen der Wüstenstämme zu schützen, und erst neuerdings, besonders durch die Thätigkeit des Ministeriums des kaiserlich osmanischen Hauses, nimmt der Anbau an einzelnen Stellen im Tigrisgebiet zu, während am Euphrat die Ruhe des Kirchhofs waltet. Beiläufig sei hier bemerkt, dass in einem östlichen Seitenthal des Tigris, am Chabur bei Scheramisch, Steinkohlenlager sich finden, die schon dadurch besondere Wichtigkeit gewinnen, dass sie, abgesehen von einigen kleineren Minen am oberen Euphrat, die einzigen in der asiatischen Türkei neben denen von Eregli am Schwarzen Meere sind.

Augenblicklich bieten nur kleine Strecken auf beiden Linien die Sicherheit eines ausreichenden Binnenverkehrs, und ohne staatliche Zinsgewähr ist der Bahnbau unmöglich. In einzelnen Constantinopeler Blättern wird zwar das Gegentheil behauptet, doch ohne die genügenden Beweismittel, und wenn verschiedene Gruppen die Bauerlaubniss unter Verzicht auf die Garantie nachsuchen, so muss man erhebliches Misstrauen in die Lebensfähigkeit ihrer Pläne setzen. Die Unterlagen für die richtige Bemessung der Zinsgewähr zu erlangen, wird die Hauptaufgabe der Forschungsexpedition sein, denn nur so kann man mit Erfolg an die Lösung der Frage herantreten, durch 2000 *km* Schienen dem Weltverkehr diese neuen Wege zu öffnen.

Mit dem Gesuch der Anatolischen Bahn um die Erlaubniss der Verlängerung ihres Schienennetzes bis nach Bagdad und dem Persischen Golf ist der erste förmliche Schritt zur Verwirklichung eines Gedankens geschehen, der in verschiedener Gestalt seit Jahrzehnten Staatsmänner und Techniker beschäftigt hat. Eine möglichst schnelle Verbindung mit Indien und Ostasien zu schaffen, war das Streben Englands schon zu einer Zeit, als man den Durchbruch der Landenge von Suez noch für ein Spiel der Phantasie hielt, und je höher sich das Eisenbahnwesen entwickelte, desto mehr musste man glauben, der Pfiff der Locomotive werde bald über die wüsten Ebenen des Stromlandes schrillen, die einst von Millionen Menschen bewohnt, der Ausgangspunkt einer hohen Cultur waren. Mit dem Canalbau und den Fortschritten der Dampfschiffahrt wurden Europa und der Osten einander nähergerückt. Soweit die Beförderung von Massengütern in Frage kommt, ist die Eisenbahn auch nicht im Stande, erfolgreich den Kampf aufzunehmen, aber der Personen- und Postverkehr drängt nach weiteren Abkürzungen, zumal seitdem die Mächte des Abendlandes ein gesteigertes Interesse an der Gestaltung der Lage im Bereiche des Stillen Oceans nehmen. Trotzdem sind bisher alle Entwürfe für die Bahn zum Persischen Meerbusen ohne Ausführung geblieben, politische und wirthschaftliche Schwierigkeiten stellten sich entgegen, und frühere Freunde des Planes wurden durch den Umschwung der internationalen Verhältnisse zu seinen erbitterten Feinden.

Nach dem Krimkriege, der zuerst die Thore des osmanischen Reiches dem Eindringen abendländischen Wesens öffnete, begannen die ersten Versuche, Kleinasien durch Eisenbahnen dem Weltverkehre anzuschliessen, und ganz folgerichtig ging man von der Westküste mit ihren von allen seefahrenden Völkern aufgesuchten Häfen in das reiche, fruchtbare, alte Jonien vor. 1856 erhielt eine englische Gesellschaft die Concession zum Baue der Strecke Smyrna—Aïdin, die nach mancherlei Stockungen zehn Jahre später vollendet war, dann eine Reihe kleiner Ausstrahlungen erhielt und zuletzt bis Diner verlängert wurde, so dass sie jetzt 515 *km* in Betrieb hat. Die frühere sechspercentige Zinsgewähr ist seit 1888 gegen eine Verlängerung der Concession bis 1935 aufgehoben. Anfang der Sechzigerjahre folgte ebenfalls mit englischem Capital die Linie Smyrna—Kassaba mit einer fünfpercentigen Zinsgewähr, die Gesellschaft erzielte keinen Gewinn, und die Regierung baute selbst die Strecke bis Ala Schehir weiter, ausserdem kamen zwei kleinere Anschlüsse hinzu, und 1896 wurden 266 *km* befahren. Die Lage des Unternehmens hatte sich aber derartig gestaltet, dass eine französisch-belgische Gruppe mit dem Antrag, die Bahn zu übernehmen, freudiges Gehör fand, und sie hat dann die Fortsetzung von Ala Schehir bis Afiun Kara Hissar ausgeführt und später den Betrieb an die bekannte französische Baugesellschafft des Grafen Vitalis, die Régie Générale, verpachtet. Für die Hauptlinie sind 2,3 10.000 Frs. als Ertrag verbürgt, für die neuen 276 *km* ein Höchstbetrag von jährlich je 19.3·0 Frs.

Die Erfahrungen, welche die Pforte mit den Privateisenbahngesellschaften gemacht hatte, trugen wesentlich dazu bei, dem Gedanken an Staatsbahnen Eingang zu verschaffen. Der bekannte deutsch-österreichische Ingenieur Wilhelm Pressel arbeitete in den Jahren 1872 bis 1873 für die Regierung eine Reihe von Entwürfen aus, die das gesammte Kleinasien mit einem Schienennetze überdeckten, wobei er übrigens die Schmalspur zu Grunde legte. Seine Studien sind werthvolles Material geblieben, denn die ersten Anläufe zum Bau in eigener Regie sind kläglich gescheitert. Die Strecke von Haidar Pascha nach Ismid wurde allerdings ausgeführt, doch nur mit riesigen Kosten und trotzdem fast unbenutzbar, die etwa halb so lange Linie Mudania—Brussa (42 *km*) wurde überhaupt nicht vollendet und erst 1891 nach 16jähriger Pause kam sie in Betrieb, da es der belgisch-französischen Gruppe des Herrn Nagelmackers gelungen war, die Concession zu erhalten. Bei seinem Regierungsantritt, am 31. August 1876, fand Sultan Abdul Hamid somit in Kleinasien nur die eine Staatsstrecke Haidar—Pascha—Ismid und die beiden Privatbahnen von Smyrna, im Ganzen 512 *km* vor, eine Zahl, die sich seitdem vervierfacht hat. Der Sultan hat von jeher das regste Interesse an dem Weiterbau der Bahnen gezeigt, er liess zur Ausarbeitung eines Gesammtplanes einen besonderen Ausschuss zusammentreten, dessen erste Sitzung er persönlich leitete, und vor Allem war es die kleinasiatische

JEDNOTA
V ČECHÁCH

Querbahn, die Linie nach Bagdad, deren Anlage er immer wieder den europäischen Finanzkreisen nahelegte, da er sie von den verschiedensten Gesichtspunkten aus als Nothwendigkeit ansah.

Bevor wir auf die grossen Linien des vorderen Kleinasiens eingehen, seien die übrigen Bahnen der asiatischen Türkei erwähnt, die sämmtlich von der Küste des Mittelländischen Meeres ausstrahlen, aber nach verhältnissmässig kurzem Laufe abbrechen. Allerdings sind sie alle nur als Beginn grosser Schienenwege in das Innere gedacht, vorläufig jedoch und vielleicht noch für sehr lange Zeit werden sie im jetzigen Zustande beharren. Vom Nordrand des Busens von Alexandrette nach Osten ziehen die 71 *km* der Mersina—Adanabahn, die 1886 dem Verkehre übergeben wurde. Ohne Zinsgewähr hatte auch sie anfangs mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen, die schliesslich dazu führten, dass sich das englische Capital von dem Unternehmen zurückzog und das französische die entscheidende Stimme erhielt, zugleich wurde der Sitz der Verwaltung von London nach Constantinopel verlegt. Seitdem haben sich die Erträge gehoben, und wiederholt ist die Gesellschaft um die Erlaubniss eingekommen, über Osmanieh nach Biredschik am Euphrat weiterzubauen und so den Anschluss an die grosse Karawanenstrasse zu erlangen, bisher ist aber dieser Wunsch unerfüllt geblieben. In Syrien und Palästina dienen die drei grössten Häfen als Ausgangspunkte von Bahnen. Von Beirut aus überschreitet eine Schmalspurlinie die Ketten des Libanon und Antilibanon nach Damascus und geht dann weiter südlich in den Hauran bis El Meserib in einer Gesammtlänge von 252 *km*. Sie ist im Besitze einer französischen Gruppe, die auch die Stadenanlagen in Beirut ausgeführt hat, aber durch übermässige Tarife den Handel sehr schädigt und zum Theile schon nach kleineren Küstenstädten abgelenkt hat. Auch diese Linie soll ausgedehnt werden, und zwar von Damascus nach Norden über Homs—Hamah—Aleppo nach Biredschik am Euphrat, die Concession ist bereits ertheilt mit einer kilometrischen Garantie von 12.500 Frs., jedoch ist die Ausführung noch nicht begonnen, vielmehr erhält die Gesellschaft dafür, dass sie nicht von ihrem Rechte Gebrauch macht, jährlich eine bedeutende Summe von der Regierung, nämlich nicht weniger als 33.000 türkische Pfund. Im Wettbewerb mit der französischen „Société anonyme Ottomane des chemins de fer de Beyrouth—Damas—Hauran et Biredjik sur l'Euphrat" wollte die „Syrian Ottoman Railway Co." von Haïfa aus nach dem Hauran vordringen. Ein Herr Pilling erhielt 1891 die Erlaubniss zum Bau einer Vollbahn, die von Haïfa durch die Ebene Jesreel zum Jordan, an ihm entlang nach dem See von Tiberias und dann östlich durch den Dscholan nach Schech Sad und Damascus führen sollte. Es waren bis zum Herbst des vorigen Jahres nur 8 *km* vollendet und wenn neuerdings auch angeblich wieder gearbeitet wird, so zweifelt man doch an der Möglichkeit, die nöthigen Mittel aufzubringen. Vollendet dagegen ist die 87 *km* lange schmalspurige Linie Jaffa—Jerusalem, die 1892 dem Verkehre übergeben wurde; auch sie gehört französischen Capitalisten, musste jedoch nach kurzem Betriebe eine durchgreifende finanzielle Gesundung erfahren, um sich halten zu können.

Abgesehen von den schwächlichen Bauversuchen der Regierung, blieb im vorderen Kleinasien das Schienennetz zwei Jahrzehnte hindurch in denselben Grenzen. Wohl hatte das Ministerium der öffentlichen Arbeiten einen grossen Plan dem Sultan vorgelegt und das Kriegsministerium gleichfalls seine Ansicht ausgesprochen, doch es fand sich nicht das nöthige fremde Capital, das sich auf Eisenbahnunternehmungen einlassen wollte. Erst Ende der Achtzigerjahre wurde der Bann gebrochen, am 4. October 1888 der Firman für den Bau der Strecke Haidar Pascha—Angora gegeben und fünf Jahre später die Concession der Linie Eski Schehir—Konia. Die Deutsche Bank hatte die führende Stelle bei der Gründung der Anatolischen Eisenbahn, die unter der Leitung deutscher Techniker aus deutschem Material mit überraschender Geschwindigkeit und doch tadellos fertiggestellt wurde. Es sei nur erwähnt, dass die Stammlinie 578 *km* hat, von denen 92 mit einer Zinsgewähr von je 10.300 Frs., der Rest mit je 15.000 Frs. bedacht sind, während die Anschlusslinie 445 *km* mit anfänglich je 13.750 Frs. besitzt. Für den türkischen Staat ist die Bahn, deren erster Theil 1892 in Thätigkeit trat, bereits in dieser kurzen Zeit von grossem Segen gewesen. Die Zehnten der durchquerten Gebiete verdoppelten sich in wenigen Jahren, alle Zweige der Landwirthschaft zeigen bedeutsame Fortschritte und die Möglichkeit des gesicherten Absatzes reizt zur Erweiterung des Anbaus auch im Hinterland. Politisch liegt die Bedeutung zunächst in einer augenscheinlichen Stärkung der Regierungsgewalt, Gegenden, die noch vor wenigen Jahren wegen des Räuberthums verrufen waren, sind jetzt ganz sicher, die Gegensätze zwischen Racen und Bekenntnissen haben sich gemildert, und Städte, in denen früher der Fremde Ausbrüchen des Fanatismus ausgesetzt war, kann der Europäer ebenso gut durchwandern wie Stambul. Bezeichnend ist auch, dass während der armenischen Unruhen es an keiner Stelle der Bahn zu nennenswerthen Zusammenstössen kam. Wie die militärische Kraft des Reiches gesteigert worden ist, haben die Truppentransporte im Jahre 1897 bewiesen, Redifbrigaden Anatoliens, die sonst wochenlange Fussmärsche zu den Einschiffungshäfen hätten machen müssen, trafen dort nach wenigen Tagen ein.

Gleichzeitig fast mit der Strecke Eski Schehir—Konia wurde von der Pforte die Verlängerung der Smyrna—Kassaba—Ala Schehir-Bahn bis nach Afiun Kara Hissar gestattet, die 1898 schon ihr Ziel erreichte, ohne dass jedoch ihre Geleise dort an die anatolischen Anschluss finden dürften. Wahrscheinlish wird dies künftig geschehen, da die beiden Gesellschaften sich zu gemeinsamem Vorgehen in der asiatischen Türkei geeinigt haben. Auch mit der englischen Bahn Smyrna—Aïdin waren von der Deutschen Bank Verhandlungen angeknüpft worden, die auf eine Uebernahme durch die anatolische Bahn hinzielten, aber vorläufig ohne Erfolg verlaufen sind, andererseits scheiterten die englischen Bemühungen, von Diner aus östlich an die Konia-Linie zu gelangen und so die Waaren auf die eigene Strecke abzulenken. Betrachtet man den augenblicklichen Stand der Dinge, so ergibt sich, dass die Engländer nur noch die Aïdin-Bahn und die im Entstehen verunglückte Haïfa-Linie besitzen, in französischen Händen befinden sich die schmalspurige Localbahn Mudania—Brussa, ferner Smyrna—Kassaba mit seinen Verlängerungen, Mersina—Adana, Beirut—Damascus und Jaffa-Jerusalem, während deutsches Capital die Strecken von Haidar Pascha nach Angora und Konia betreibt. Sir Fitzgerald Law, der jetzige Vertreter der englischen Gläubiger in der türkischen Staatsschuldentilgungs-Commission, hat vor einigen Jahren einen längeren Bericht über die kleinasiatischen Eisenbahnen veröffentlicht, in dem er bittere Klage darüber erhebt, dass seine Landsleute sich so vollständig aus diesem Schaffensbereich haben drängen lassen, wo für britische Industrie und Handel reicher Gewinn zu erwarten war. Eines dagegen haben englische Kreise ununterbrochen mit grösstem Eifer betrieben, die Hetze gegen die anatolische Bahn und alle deutschen Unternehmungen in Kleinasien.

Rechnet man als durchschnittliche Grenzen der asiatischen Türkei nach Ost und West den 42. und 24. Grad östliche Länge von Paris, so zeigt sich, dass die Schienenwege erst ein Drittel des eingeschlossenen Raumes durchmessen haben, denn ihre Endstationen Angora und Konia (von den syrischen Bahnen abgesehen) liegen unter dem 30. Grad; von Norden nac

Süden ist Konia unter dem 38. Grad nördlicher Breite nur etwas über den vierten Theil der Entfernung zwischen Schwarzem Meer und Persischem Golf vorgeschoben. Ungeheure Flächen harren also noch ihrer Erschliessung, und wie bereits erwähnt, fehlt es auch nicht an Entwürfen für das Bahnnetz im ganzen Bereich. Das Bautenministerium hat einen Plan ausgearbeitet, der für die Nebenlinien schmalspurige Anlagen vorsieht, als Hauptlinien betrachtet er nur die Verlängerung von Angora bis Kaisarieh, ferner die von Konia über Eregli, Aleppo an den Euphrat und ihm entlang nach Bagdad und Bassra führende Querbahn und die Verbindung Aleppo-Damascus. Die Küstenprovinzen des Schwarzen Meeres, die an Russland grenzenden Vilajets werden der Schmalspur überlassen, ebenso verschiedene kleinere Strecken, welche vorhandenen Bahnen einen Zugang zum Mittelmeer geben oder sie untereinander anschliessen. Dem gegenüber verficht das Kriegsministerium aus militärischen Gründen die Herstellung von Vollbahnen von Angora nach Osten über Kaisarieh und Siwas nach Erserum, von Konia auf der bezeichneten Linie nach Aleppo, und will die Querbahn von Angora über Kaisarieh, Siwas, Malatia, Diarbekr, Mossul am Tigris entlang nach Bagdad leiten. Sein Zweck dabei ist die möglichst schnelle Versammlung der kleinasiatischen Redifs gegen einen russischen Angriff; die Erschliessung des Landes, Erleichterung des Absatzes und Verkehres sprechen hier nicht mit.

Auch von privater Seite sind Pläne für weitere Bauten entworfen worden, einzelne darunter haben auch die Zustimmung der Regierung gefunden, andere werden von mehreren Bewerbern gleichzeitig verfochten und kommen gerade deshalb nicht zur Ausführung. Die Smyrna-Kassala-Gesellschaft möchte gern durch die wohlangebaute Nordwestecke Kleinasiens an das Marmara-Meer gelangen, und hat wiederholt Schritte dazu gethan, von Soma nach Panderma bauen zu dürfen, doch ist es ihr bisher nicht gelungen, die Concession zu erhalten. Auch die Aïdin-Bahn strebt nach einem zweiten Zugang zur Küste, und hat dazu den Hafen von Scala Nova in Aussicht genommen, der am Ende der Ebene von Ephesus liegt. Ein bisher ganz vernachlässigtes Gebiet betrifft eine der französischen Gruppe des Barons Mackar schon vor acht Jahren ertheilte Concession; es ist eine Linie, die von Samsun am Schwarzen Meer nach Siwas und von dort über Kaisarieh nach Yumurtalik am Busen von Alexandrette laufen sollte; eine jährliche kilometrische Gewähr von je 13.400 Frs. war bewilligt, eine Caution eingezahlt, doch fanden sich schliesslich nicht die Geldmittel für das Unternehmen. Die übrigen Entwürfe gehen alle auf die Bagdad-Bahn aus und schliessen theils in Angora und Konia an die anatolischen Strecken an, theils nehmen sie syrische Häfen als Beginn.

DIE WIRTHSCHAFTLICHEN VERHÄLTNISSE ASTRACHANS.

(Specialbericht des k. und k. Consulates in *Tiflis*.)

Das Gouvernement Astrachan erstreckt sich auf beiden Seiten der unteren Wolga und umfasst deren Deltamündungen; es hat eine Ausdehnung von 236.531 km^2, zählt aber kaum eine Million Einwohner, die hauptsächlich buddhistische Kalmuken und mohammedanische Tartaren und Kirgisen, also hervorragend nomadisirendes Volk sind, obgleich man schon auch bei ihnen ganze Dörfer mit festen Ansiedlungen antrifft. Eingeborene Russen gibt es nur in Astrachan und in den wenigen ganz unbedeutenden Städten an der Wolga; allerdings kommen alljährlich viele tausend Arbeiter aus dem Inneren des Reiches, die sich für die Fischereisaison verdingen und nach derselben wieder zurückkehren. Ausserdem gibt es in Astrachan selbst zahlreiche Armenier und Perser.

An den Ufern der Wolga und in Astrachan selbst befasst sich mehr als ein Drittel der Bevölkerung mit Fischerei, und die Zahl derselben wird in Astrachan und Umgebung allein auf 180.000 geschätzt.

Auf dem Lande beschäftigt sich die Bevölkerung mit Ackerbau und Viehzucht; namentlich hat die letztere eine hervorragende Bedeutung, doch liegt der Schwerpunkt in der Fischerei; der ganze Wohlstand hängt ausschliesslich von dem Ertrage des Fischfanges ab. Handel und Industrie sind darauf basirt und leben direct oder indirect davon. Es ist schwer, auch annähernd den Productionswerth anzugeben, doch kann derselbe mit Allem, was daran hängt, auf ca. 100 Millionen Rubel veranschlagt werden, da der Werth der jährlich in Astrachan und Umgebung gefangenen Fische allein mit 30–40 Millionen Rubel beziffert werden kann. Auch der Caviarertrag kann mit 5—7 Millionen Rubel bewerthet werden, und es gibt noch eine ganze Reihe von Industrien — allerdings nur zumeist im Rahmen der Hausindustrie — aus dem Fischereigewerbe.

Es wird deshalb mit grosser Beunruhigung constatirt, dass der Fischbestand in den letzten Jahren nicht unbedeutend abgenommen hat, namentlich der Caviarertrag — bei immer steigender Nachfrage — immer geringer wird. Dies wird hauptsächlich dem Umstande zugeschrieben, dass behufs Regelung des Fischfanges in der Wolga und am Kaspisee bis jetzt keine entsprechenden Schutzmaassregeln getroffen worden sind. Die aus dem Jahre 1865 datirte Gesetzgebung ist bereits veraltet und umfasst ein viel zu kleines Gebiet, so dass die herrschende Raubwirthschaft nicht verhindert werden konnte, was eine bedeutende Abnahme des Fischbestandes zur Folge hatte.

Die neue Gesetzgebung soll ihr Hauptaugenmerk auf das Kaspische Meer lenken, da auf je 98 Stück sogenannte „rothe Fische" (Stör, Hausen u. a.), die in der Wolga gefangen werden, 280 Stück aus dem Kaspisee kommen, und auf 660 Pud Caviar aus der Wolga entfallen nicht weniger als 16.000 Pud aus dem Meere.

Die Abnahme der Fische in der Wolga wird in den interessirten Kreisen dem Umstande zugeschrieben, dass Naphtha aus den hölzernen Tankdampfern heraussickert und schädlich auf die Fische einwirkt. Allerdings soll man dieser Behauptung fachmännischerseits mit Energie entgegengetreten sein, aber die Fischereibesitzer bestehen dennoch darauf, dass Naphtha bloss in eisernen Fahrzeugen auf der Wolga befördert werden dürfe, was jedenfalls sehr lahmlegend auf die Naphthabezüge einwirken würde, da gegenwärtig die meisten Tankschiffe aus Holz gebaut sind.

Die wichtigsten Fischarten, die in Astrachan gefangen werden, sind Wobla, Häringe, Sudak (Schill), Stör, Sevruga, Lachs, Hausen, Karpfen etc. Die Fische werden zumeist sehr primitiv an der Luft getrocknet und unverpackt in dem Schiffsraume verladen, an der Wolga hinaufgeführt und kommen nach Zarizyn, von wo sie nach dem Inneren des Landes, hauptsächlich nach den westlichen, südwestlichen und südlichen Gouvernements exportirt werden; doch sind auch die Märkte von Moskau und Nischny Nowgorod von hervorragender Bedeutung. Als wichtige Absatzgebiete müssen auch die orthodoxen Balkanstaaten (Rumänien, Serbien, Bulgarien) angesehen werden. Die Verschiffungen von Fischen betragen jährlich ca. 20 Millionen Pud. Die besseren Sorten, wie Hausen, Stör, Lachs, kommen entweder lebendig oder präparirt auf den Markt. Die Präparirung der Fische geschieht allerdings noch sehr mangelhaft; auch bestehen noch keine entsprechenden Conservefabriken.

Von den Fischen, die lebendig auf den Markt gebracht werden, spielt Sudak (Schill) eine hervorragende Rolle. Dieselben werden von Warschauer Firmen nach Deutschland und in geringeren Quantitäten auch nach Oesterreich exportirt. Der jährliche Export wird mit 100.000 Rubel bewerthet.

Seit einigen Jahren besteht in Astrachan eine von einer österreichischen Firma etablirte Gefrieranlage, wie sie in Oesterreich und Deutschland bei den Bierbrauereien und Markthallen angelegt sind. Hier werden im Frühjahre und auch im Sommer gewisse bessere Fischsorten — wie Sudak, Beluga, Stör etc. — bei 15—18° Kälte in gefrorenem Zustande gebracht und dann in Fässern mit Strohausfüllung nach Moskau versendet.

Für den Export nach Deutschland wenden die Warschauer Firmen diese Art der Verpackung wegen der langen Dauer der Reise nicht an; sie beziehen und verschicken die Fische in Eispackung und erneuern dieselbe auf dem Wege mehreremale.

Der Caviarexport beträgt jährlich ca. 2—3 Millionen Rubel und wird derselbe von fünf Firmen, unter welchen die Wiener Firma J. Kattus fast die bedeutendste ist, besorgt. Deutschland muss als das wichtigste Absatzgebiet angesehen werden. Die Bezüge nach Oesterreich sind viel limitirter; Berlin allein consumirt mehr wie ganz Oesterreich-Ungarn. Die Nachfrage aus Deutschland wird trotz des immer zunehmenden Preises immer grösser und übersteigt bei weitem das Angebot. Der grobkörnige, im Ausland unter dem Namen „Astrachaner Caviar" bekannte Caviar wird aus dem Beluga (Hausen) gewonnen und kostet an an Ort und Stelle 60–70, zeitweise sogar 120 Rubel per Pud (16·38 *kg*). Im Inlande wird gewöhnlich der aus dem Stöhr gewonnene Ossetrowa-Caviar consumirt, dessen Preis sich auf 30—40 Rubel per Pud stellt. In der Regel entspricht der Caviargehalt eines Fisches dem zehnten Theil seines Körpergewichtes. Der Caviar kommt in körnig präparirtem Zustande (sogenannte Warschauer Präparation) auf den Markt. Früher kam der Caviar in Drei und Fünf Pud-Fässern zum Versandt, und zwar ziemlich gesalzen (3—4 Pfund per Pud). Nachdem sich

aber das Bedürfniss nach weniger gesalzenem Caviar immer mehr geltend gemacht hat, so werden nunmehr kleine Blechbüchsen zu 5 Pfund exportirt, wobei nur $1^1/_2$ Pfund Salz per Pud verwendet wird. Der so in den Handel kommende Caviar ist unter dem Namen „Malosol" bekannt. Die Büchsen werden nicht verlöthet, sondern mit einem breiten Gummiring hermetisch verschlossen und dann in Eispackung gelegt, welche in Zarizyn, Brjansk und Warschau erneuert wird.

Da es sich erwiesen hat, dass der Caviar in Emailbüchsen am besten conservirt bleibt, bezieht die Firma Kattus emaillirte Blechbüchsen aus Wien, die sich hiezu ausserordentlich gut eignen. Allerdings ist dies eine sehr theure Verpackungsart. Die Büchse, die 5 Pfund Caviar enthält, kostet 40 Kop., der Gummiring 27 Kop. 36 Büchsen, die paarweise in Säcke eingenäht sind, kommen in kleine Fässer, die mit Strohmatten gefüttert sind und nach der Verpackung mit Eis gefüllt werden. Kleinere Büchsen, die für den Versandt nach dem Innern des Landes verwendet werden, sind einfach aus nicht emaillirtem Weissblech hergestellt und werden wegen der grösseren Billigkeit und des kleineren Gewichtes vorgezogen. Die viel billigere kleinkörnige Sorte, der sogenannte Ossetrowa-Caviar ist eigentlich nur für den inländischen Consum bestimmt; da aber Beluga-Caviar nicht im gewünschten Quantum erhältlich ist, werden schon grössere Partien von Ossetrowa-Caviar nach dem Auslande verschickt und gelten als vorzüglicher Ersatz für amerikanischen Caviar. Der sandige rothe Caviar der minderwerthigen Fische kommt unpräparirt in Fässer gefüllt und wird in grossen Massen nach Rumänien und Serbien exportirt.

Auch die Hausenblase spielt als Exportartikel eine bedeutende Rolle. Sie kommt in Bändern von einigen Pfund Gewicht im Handel vor und wird in starken Säcken von 5 Pud exportirt. Der Preis beträgt 120—130 Rubel per Pud.

Das letzte Jahr war für den Fischfang nicht besonders günstig. Der Winter war nicht strenge, und häufiges Thauwetter wirkte hemmend auf den Fischfang und Versandt.

Neben der Fischerei haben Ackerbau und Viehzucht als Erwerbsquellen ihre Bedeutung. Die Landwirthschaft beschränkt sich auf Weizen- und Gerstenbau und wird dieselbe auf allerprimitivste Art betrieben. Die vorjährigen Ernteergebnisse können als recht gut bezeichnet werden. Der Weizenertrag stellte sich auf einer Anbaufläche von 236.695 Dessatinen auf fast 7 Millionen Pud, gegen nur $3^1/_2$ Millionen Pud im Jahre 1897. Gerste ergab auf einer Anbaufläche von 9226 Dessatinen 318.000 Pud, gegen nur 64.000 Pud im Vorjahre. Roggen wurde auf 101.786 Dessatinen angebaut, der Ertrag stellte sich auf 2·4 Millionen Pud, gegen nicht einmal 1 Million im Vorjahre.

Es ist seit längerer Zeit das erstemal, dass das Gouvernement Astrachan einen kleinen Ueberschuss an Getreide aufweisen kann und heuer nicht auf den Import angewiesen sein wird.

Wein- und Obstbau spielen nur in Astrachan selbst und Umgebung eine Rolle. Allerdings ist der hier gezogene Wein guter Qualität, doch da die Trauben frisch gut verwerthet werden können, wird der Weinbereitung keine entsprechende Sorgfalt zugewendet. Der Wein- und Obstertrag war im Berichtsjahre ein recht befriedigender, ebenso haben in Sarepta die Besitzer der grossen Senf- und Safranculturen zu Klagen keinen Anlass gehabt.

Die Viehzucht befindet sich in Händen der Kirgisen und Tartaren, die auf dem linken Wolgaufer sehr gute Weideplätze haben. Der Viehstand wird auf 3·5 Millionen Stück geschätzt, was angesichts der geringen Bevölkerung als sehr günstig angesehen werden muss. Leider wird der Schafzucht keine entsprechende Aufmerksamkeit geschenkt, und die qualitativ sehr gute Wolle findet auf dem Moskauer Markte wegen der Unreinlichkeit und schlechter Behandlung geringen Anklang.

Die Salzgewinnung hat für das Gouvernement Astrachan eine hervorragende Bedeutung und wird die jährliche Production auf 20—22 Millionen Pud geschätzt. Der Mangel einer Eisenbahnverbindung lässt einen grösseren Aufschwung dieser Industrie nicht zu. Auch hat dieselbe schon gegen die Concurrenz mit der Salzproduction im Donetzgebiet zu kämpfen. Die Salzpreise sind so niedrig (15 Kop. für I. Sorte Sudsalz der Salinen in Bachmut und Slavansk, 11 Kop. für II. und 5 Kop. für III. Sorte per Pud), dass an einen intensiveren Betrieb mit bedeutenderen Capitalsanlagen kaum gedacht werden kann. Die Concurrenz mit dem Donetzgebiete kann umsoweniger aufgenommen werden, da die Productionskosten daselbst viel geringer sind.

Von einer intensiveren Industriethätigkeit kann nicht gesprochen werden. Im ganzen Gouvernement sind ausser in Astrachan keine nennenswerthen Fabriken, eine Balsamfabrik in Sarepta ausgenommen. Im ganzen Gouvernement sind 430 industrielle Unternehmungen, die ca. 4000 Arbeiter beschäftigen und deren Productionswerth kaum 3·5 Millionen Rubel erreicht. Diese Unternehmungen sind zumeist kleinere Bierbrauereien, Sägemühlen, Dampfmühlen, Ziegeleien, schlecht eingerichtete Gerbereien und sind zumeist alle in Astrachan selbst und bewegen sich fast nur im Rahmen der Hausindustrie. Selbst die Netze und andere Bedarfsartikel für den Fischfang werden zumeist aus dem Inneren des Reiches bezogen.

Als Handelsplatz hat Astrachan auch nur für den Transithandel und für den Fischfang eine grosse Bedeutung. Die Umsätze an Fischen betragen ca. 40—50 Millionen Rubel.

An Naphthaproducten wurden im Jahre 1898 aus Baku nach Astrachan fast ausschliesslich zum Weiterversandt auf der Wolga importirt: Naphtharückstände 228,233.863 Pud, Rohnaphtha 32·8 Millionen, Petroleum 27·3 Millionen, Schmieröle 2·1 Millionen und Naphthanebenproducte (Benzin etc.) 1·2 Millionen Pud. Allerdings steht es zu befürchten, dass der Import von Masut nachlassen wird, da viele Fabriken an der Wolga (so z. B. die Ziegelbrennereien in Astrachan) sich gezwungen sehen, wegen der hohen Masutpreise von der Masutfeuerung auf Kohlen- oder Holzfeuerung zurückzugehen.

Auch die Producte Centralasiens und Persiens, namentlich Schaf- und Baumwolle etc. werden über Astrachan nach dem Inneren des Reiches versandt.

Als Absatzgebiet hat Astrachan keine besondere Bedeutung. Der Bedarf an besseren Artikeln ist ein sehr limitirter und wird derselbe durch russische Fabriken gedeckt. Der Import an ausländischen Waaren ist ausserordentlich gering. Es werden einzelne Chemikalien aus Deutschland und Emailgeschirr zur Caviarverpackung aus Oesterreich bezogen (ca. 10 000 Rubel jährlich). Ganz kleine Partien von Galanteriewaaren, Sicheln und Sensen kommen ebenfalls aus Deutschland und Oesterreich, doch von grösseren Bezügen ist schon wegen des geringen Bedarfes nicht die Rede.

Der Krebsschaden, woran die wirthschaftliche Lage Astrachans leidet, ist der Mangel an einer Eisenbahnverbindung. Es ist fast unglaublich, dass ein Handelscentrum mit einem Umsatz von hunderten von Millionen und mit 113.000 Einwohnern nur auf dem Wasserwege mit dem Innern des Reiches verbunden ist, wo sich gar keine Schwierigkeiten dem Ausbau einer Eisenbahnlinie entgegenstellen. So kommt es, dass man nur in den Sommermonaten von einer regelmässigen Communication sprechen kann und fünf Monate hindurch der Verkehr nach dem ca. 400 Werst entfernten Zarizyn per Wagen und Schlitten erfolgt, was viel Zeit und Geld kostet. Namentlich leiden darunter die Fischereibesitzer, da in der Regel 700.000 - 800.000 Pud Fische nicht auf der Wolga verschifft werden können und am Landwege expedirt werden müssen, was 50 Kop. per Pud kostet. Ein lauer Winter kann grossen Schaden verursachen; so haben z. B. heuer die Fischer wegen plötzlich eingetretenen Thauwetters einen Schaden von $1^1/_2$ Millionen Rubel zu erleiden gehabt.

Die Frage eines Eisenbahnbaues bis nach Zarizyn wird auch schon seit Jahren erwogen. Das grösste Hinderniss, weshalb dieser Plan noch immer nicht zur Ausführung gelangt ist, besteht darin, dass man nicht einig werden kann, ob die Bahn auf dem linken oder auf dem rechten Wolgaufer geführt werden soll. Es würde im Interesse der Fischereibesitzer liegen, dass die viel kürzere Strecke (370 Werst) des rechten Ufers gewählt werde, wobei die Kosten nur 9 Millionen Rubel (ohne das rollende Material) betragen würden. Die landwirthschaftlichen Interessen des Gouvernements lassen aber den Bau am linken Ufer wünschenswerther erscheinen, da 81 Percent der Bevölkerung am linken Ufer leben und das ganze cultivirbare Land sich hier befindet, während am rechten Ufer nur wüste Steppen sind. Allerdings würde diese Linie 439 Werst lang sein und 15 Millionen kosten.

Die starken Interessengegensätze, wobei ungezählte Argumente und Gegenargumente beiderseits ins Treffen geführt werden, ziehen diese Frage schon seit Jahren in die Länge, wodurch sowohl die Fischereibesitzer wie die Landwirthe viel zu leiden haben.

Im Frühjahre und im Herbste brauchen die Karawanen oft 25 Tage, um bis nach Zarizyn zu kommen; will man Fisch- und Caviarsendungen beschleunigen, so müssen Trojken genommen werden, die nicht weniger als sieben Tage brauchen, wobei Rubel 2·50 per Bruttopud bezahlt werden müssen. Alle anderen Waaren werden auf je mit einem Pferde, Kameele oder zwei Ochsen bespannten Fuhren zu 40 Pud per Pferd und Fuhre geladen, wobei sich die Fracht auf 50—60 Kop. per Pud stellt und deren Reisedauer bei guter Witterung 14 Tage beträgt.

Das Bedürfniss nach einer Eisenbahnlinie wird immer lebhafter, und man hofft, dass es der Regierung gelingen wird, in kürzester Zeit ein Verständniss über die Frage zwischen den Interessirten zu erzielen und den Bau endlich in Angriff zu nehmen.

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Im Vilajet Bitlis kommt es in der armenischen Ortschaft Tzeronk zwischen der in Musch stationirten Abtheilung türkischer Gendarmerie und mehreren hundert Mann der kurdischen Hamidié-Cavallerie aus Sassun einerseits und den Armeniern andererseits zu Streitigkeiten und erbitterten Kämpfen, wobei es auf beiden Seiten Todte und Verwundete gibt. Die muhammedanischen und kurdischen Soldaten metzeln darauf die Bevölkerung von Tzeronk zum Theile nieder und stecken die Ortschaft in Brand. Hierauf überfallen

sie das zwischen Musch und Sassun gelegene armenische Kloster St. Aghperig, zerstören es und rauben es sammt der dazu gehörigen Kirche aus und tödten den Superior des Klosters und zwei Priester. (Nach anderer Meldung wurde der Superior von armenischen Agitatoren aus Musch ermordet.) Ueberdies verwüsten die Gendarmen und Kurden noch fünf andere armenische Dörfer der Umgebung. — Im Sandschak Gentsch (Vilajet Bitlis) finden zwischen zwei Kurdenstämmen blutige Kämpfe statt, wobei mehrere armenische Dörfer, darunter Onnuth, Hassanova und Alipunar verwüstet werden.

Arabien. Die Pacification Jemens scheint vollendet zu sein; die Truppen werden in ihre Heimatsbezirke zurücktransportirt. — In Dscheddah kommt kein Pestfall mehr vor, und die Quarantäne an der Küste von Hedschas wird aufgehoben.

Persien. Benderabbas soll an Russland abgetreten worden sein und dessen Uebergabe an Russland demnächst bevorstehen. — In Buschir, dem Haupthafen Persiens, wird das Auftreten der Pest constatirt.

Sibirien. Zur Verbesserung des Kriegshafens in Wladiwostok werden über 13 Millionen Rubel angewiesen.

Indien. In den Districten Madura und Tinevelly brechen unter der fanatischen Shanao-Secte Unruhen aus und gewinnen bedenklich an Ausdehnung. Die Aufständischen greifen Sepoys an, diese feuern, und mehrere der Angreifer werden getödtet. Aus allen Orten werden Ruhestörungen und das Wachsen des Aufstandes gemeldet; die Grenzstädte werden von Truppen bewacht. Die Aufständischen stecken die Dörfer in Brand und äschern zwei davon ein. Die Unruhen breiten sich auch auf das Gebiet von Travancore aus. Die Aufrührer zwingen die Polizei zum Rückzuge, rauben Waffen und Munition und begehen Grausamkeiten gegen die Bewohner. Im Norden von Tinevelly soll die Ruhe wieder hergestellt worden sein, und eine Ausdehnung der Unruhen nach dem Süden wird nicht befürchtet, nachdem viele Verhaftungen vorgenommen und überall Vorsichtsmaassregeln getroffen wurden. — Die Cholera, die in Kuratschi mit besonderer Heftigkeit aufgetreten war, ist in starker Abnahme begriffen. Auch die Pest ist in Bombay und Indien im Allgemeinen im Rückgange.

China. In Kienning (Provinz Fukien) brechen ernste Unruhen aus, die sich gegen die Fremden richten. Die Kirche und die Missionsstation werden niedergebrannt, die Missionäre entkommen nach dem auf dem Wege nach Futschau gelegenen Orte Ninghwa. — In der Nähe von Kirin werden zwei russische Ingenieure und zehn Kosaken von Räubern getödtet. — Die Einwohner der Umgebung von Kaumi (25 *km* westlich von Kiautschau an der geplanten Eisenbahnlinie nach dem Kohlenbezirke von Weihsien) zerstören die von deutschen Ingenieuren dort unternommenen Bahnbauarbeiten. Zur Bestrafung der Aufrührer wird Militär entsandt. In der Nähe von Tituny stossen die Truppen auf bewaffneten Widerstand, es entspinnt sich ein Gefecht, und Tituny wird von den Deutschen angegriffen und eingenommen. Die Chinesen verlieren neun Mann. Die deutschen Truppen rücken auf Kaumi vor, und dieses ergibt sich ohne Widerstand, nachdem die Bewohner die Thore geöffnet haben. — In Mengtsz (Provinz Yünnan) bricht eine gegen die Ausländer gerichtete aufrührerische Bewegung aus; das Zollamtsgebäude und das französische Consulat werden niedergebrannt, die Fremden flüchten. — In Kienningfu soll der Missionär Phillips mit seiner Frau und sieben christlichen Chinesen ermordet worden sein. (Nach neuerer Meldung soll sich Phillips in Sicherheit befinden.) — Russland hält an dem Rechte und der Absicht fest, eine Baubewilligung für die Bahn zur Verbindung der mandschurischen Hauptlinie mit Peking zu fordern. Es verlangt auch, dass der zukünftige Rector der kaiserlichen Universität in Peking nach dem Rücktritte des jetzigen ein Russe sei. — Die britische Gesandtschaft in Peking verständigt das Tsungliyamen, dass das Pekinger Syndicat mehrere Eisenbahnen in der Provinz Schansi zu bauen beabsichtige und den Bau einer Eisenbahn plane, um die Honan-Bergwerke mit einem Punkt am Yangtsekiang, gegenüber Nanking, zu verbinden. Gegen den letzteren Plan erhebt das Tsungliyamen Einspruch. — Die Franzosen erhalten in sechs Bezirken von Szetschuan Minenconcessionen. — Das Tsungliyamen theilt dem Gouverneur von Tschiking mit, dass eine befriedigende Regelung der italienischen Forderungen bevorstehe. — Im Golfe von Petschili wird die Ankunft von sechs neuen in Deutschland und England gebauten chinesischen Kriegsschiffen erwartet. — In Hongkong ist die Pest in starker Zunahme begriffen.

Korea. Die Eröffnung der drei Häfen Kunsan, Massanpo und Songtsching, die für Handel und Schiffahrt aller Mächte aufgeschlossen werden, wurde officiell angekündigt.

Sumatra. General van Heutsz macht mit einer starken Colonne einen Marsch durch Pedir. Kota Radscha, Segli und Edi sind nun durch einen Weg verbunden, der es den niederländischen Truppen ermöglicht, ohne Verzug überall zu erscheinen, wo sich Unruhen zeigen. Man plant, den fruchtbaren Boden von Atjeh auszubeuten.

Philippinen. General Lawton vertreibt die Philippiner aus der Gegend zwischen Pasig und Tay-Tay im Norden der Bahia de Laguna, doch nehmen die Aufständischen ihre früheren Stellungen wieder ein und bereiten den Amerikanern auf der ganzen Pasiglinie Verlegenheiten. Der Plan der Amerikaner, sie durch einen Anmarsch auf Antipolo, südöstlich von Tay-Tay, zu überraschen und ihr Hintertreffen anzugreifen, schlägt fehl. Die Amerikaner nehmen Tay-Tay, nachdem es von den abziehenden Philippinern vorher in Brand gesteckt worden. Nach der Einnahme von Tay-Tay schwärmen die Aufständischen gegen die Colonne Lawton's an und bringen ihr eine Niederlage bei. Lawton's Truppen, die das Land südlich von Bacoor besetzt halten, unternehmen eine Erkundigung westlich und südlich auf der Linie des Zapoteflusses und auf der Strasse nach Bacoor. Die amerikanischen Schiffe richten ihr Feuer auf die Stellungen des Feindes zu Bacoor und in den Gräben bei Las Pinas und beschiessen Bacoor, bis es in Brand geräth. Die Aufständischen richten ihr Geschützfeuer aus den Vororten von Las Pinas auf die Amerikaner und diese gerathen beim Vordringen in einen Hinterhalt der Philippiner. Die den Amerikanern entgegengestellte Streitmacht der Philippiner ist die grösste und bestorganisirte, die jenen bisher begegnet ist, und es kommt zu einem heftigen Gefechte, wobei die Amerikaner starke Verluste erleiden. — Viele amerikanische Soldaten, die ohne ehrenvollen Abschied entlassen wurden und deshalb in Manila keine Anstellung oder Beschäftigung erhalten dürfen, laufen zu den Philippinern über und kämpfen in deren Reihen gegen ihre Landsleute. Trotz der von General Otis den Ueberläufern gewährten Amnestie und Zusicherung der Mittel zur Heimreise, bleiben viele von jenen bei den Aufständischen. — Unter Führung Aguinaldo's greifen die Philippiner die Amerikaner bei San Fernando an, werden aber mit starken Verlusten zurückgeworfen. — Der Obercommandirende der Philippiner, General Luna und sein Adjutant erscheinen im Hauptquartier Aguinaldo's, um Berathungen zu pflegen, gerathen mit Wachmannschaften in einen Wortwechsel und werden mit Bajonnetten niedergestochen.

Afrika.

Tripolis. Zum Schutze der Küste von Tripolis werden verschiedene Maassregeln beschlossen, und es sollen die wichtigsten Punkte zur Vertheidigung gegen Angriffe von der Seeseite her fähiggemacht werden.

Marokko. Der Grossvezir Bu Hamed ist schwer erkrankt; nach seinem Tode sind gefährliche innere Unruhen zu erwarten.

Aegypten. Die Pest in Alexandrien dauert an, doch soll es sich nicht um eine Epidemie, sondern um die gewöhnliche Bubonenpest handeln. Weder in Kairo noch

in der Provinz ereignet sich ein verdächtiger Erkrankungsfall. Die Haltung der Bevölkerung ist gut.

Abessynien. Da das Gerücht verbreitet war, Ras Makonnen habe die in italienischen Diensten stehenden Tigriner aufgefordert, in ihre Heimat zurückzukehren, veröffentlicht Ras Makonnen eine Kundmachung, worin er versichert, dass zwischen den beiden Ländern Frieden und Freundschaft herrsche, und droht, die Verbreiter solcher falschen Nachrichten zu bestrafen.

Aegyptischer Sudan. Der Khalifa wird mit 3000 Mann bei Scherkela von den Tagalas angegriffen, wobei viele Derwische getödtet werden, und die einzige Kanone des Khalifen erbeutet wird. Um sich zu verproviantiren, geht der Khalifa mit seinen Leuten nach Khorbuda. Die Derwische verlassen ihn immer mehr; seine Stellung ist auf allen Seiten von den Arabern eingeschlossen.

Französischer Sudan. Eine französische Abtheilung von 400 Mann ist unter den Hauptleuten Voulet und Chanoine ausgerückt und befindet sich gegenwärtig unterwegs nach Zinder, um Cazemajou und seine Gefährten zu rächen. (Hauptmann Cazemajou war auf dem Wege nach dem Tschadsee und hatte nach der einen Angabe den Auftrag, mit dem Sultan Rabbeh, dem Eroberer von Bornu, zu unterhandeln, nach der anderen aber sollte er sich mit der Expedition Gentil vereinigen, die von Süden her nach dem Tschadsee auf dem Wege war. Bei seiner Ankunft in Zinder wurde er vom dortigen Emir anfangs gut aufgenommen, doch nach drei Tagen zu einer Besprechung mit dem Emir in eine Hütte beschieden, in welcher man vorher eine tiefe Grube gegraben hatte; in diese Grube wurde er hineingestossen, dann lebendig begraben, mit Erde überschüttet und diese eingestampft. Von den 31 senegalischen Schützen und den 2 Sergeanten, die seine Bedeckung bildeten, entkamen nur 20 Mann nach verzweifelter Gegenwehr und im Dunkel der Nacht. Die Ursache der Niedermetzelung der Expedition scheint zu sein, dass der Emir von Zinder, der sich weigert, dem Sultan Rabbeh Tribut zu zahlen, und als unabhängig gelten will, den Verdacht hatte, dass Cazemajou unterwegs sei, um mit Rabbeh in Verbindung zu treten.)

Kamerun. Hauptmann v. Kamptz, der die befestigte Ngillastadt genommen hat und gegen den Lehnsherrn der Ngilla, den Sultan von Tibati, zu Felde zog, hat nun auch Tibati genommen; der Sieg wurde ohne Verlust auf deutscher Seite erfochten, und es scheint, dass der Feind in Tibati die Ankunft der Schutztruppe nicht abgewartet hat. Ob Tibati dauernd besetzt ist oder ob die Truppe von dort wieder abgezogen ist, ist zweifelhaft. — Die von dem Forstassessor Plehn geleitete wirthschaftlich-politische Expedition zur Besetzung der Sangha-Ngoko-Ecke im Südosten des Schutzgebietes ist glücklich an der Grenze von Französisch-Congo angekommen. — Nach der eifrigen Förderung des Baues des Weges von Victoria nach Buëa in den letzten Monaten darf die Arbeit als vollendet betrachtet werden.

Französisch-Congo. Durch die Expedition Foureau-Lamy, die gegenwärtig am Tschadsee angekommen sein dürfte, erscheint die thatsächliche Besetzung der Westsahara und des Landes um den Tschadsee durch Frankreich vollzogen, und dieses kann von nun an den ganzen Saharahandel nach den Gebieten rings um den Tschadsee monopolisiren.

Portugiesisch-Ostafrika. Der Hafen von Beira an der Mündung des Ponguëflusses ist in Folge der allgemeinen Entwicklung Südafrikas in bestem Aufschwunge begriffen.

Südafrikanische Republik. Die Regierung rüstet in sehr ernsthafter Weise und bereitet sich vor, im Falle eines Krieges mit England hartnäckigen Widerstand zu leisten.

Australien.

Samoa. Nach der Ankunft der Commission werden die deutschen Reichsangehörigen Hufnagel und Marquardt, die auf Ersuchen der englischen Behörden an Bord des deutschen Kriegsschiffes in Haft gehalten wurden, in Freiheit gesetzt. Das amerikanische Kriegsschiff „Philadelphia" mit dem Admiral Kautz an Bord verlässt Samoa. Mataafa und Malietoa erklären, dass sie die Beschlüsse der Commission für bindend erachten wollen, und beide Theile liefern die Waffen ab. In den Unterhandlungen mit Mataafa machen die Commissare ihm klar, dass sie die Macht haben, eine Regierung ohne König einzusetzen. Mataafa erklärt zwar, dass die Samoaner einen König brauchten, doch unterwerfe er sich der Entscheidung der Commissare. Der Oberrichter Chambers waltet seines Amtes weiter. Die Obercommission verkündet, dass die Entscheidung des Oberrichters giltig und bindend sei und anerkennt Malietoa Tanu als König. Dieser dankt zu Gunsten der Commission ab, worauf diese eine aus den Consuln der drei Mächte bestehende provisorische Regierung einsetzt. Der Oberrichter und die Municipalbeamten bleiben im Amte, und Dr. Solf wird ermächtigt, als Präsident der Municipalität zu amtiren. Die Commission beschliesst die gänzliche Abschaffung der Königswürde und empfiehlt die Einsetzung eines Gouverneurs mit einem aus drei von den Mächten ernannten Functionären bestehenden gesetzgebenden Rathe, welchem ein aus Eingeborenen zusammengesetztes Repräsentantenhaus zur Seite stehen soll.

Karolinen, Marianen und *Palau-Inseln.* Zwischen Deutschland und Spanien wird ein Abkommen getroffen, wonach Spanien die Karolinen und Palau-Inseln sowie den Spanien noch verbliebenen Rest der Marianen an das Deutsche Reich abtritt.

MISCELLEN.

Eine amerikanische Eisenbahn in China. An der Erschliessung des chinesischen Reiches durch Eisenbahnen werden die Amerikaner nicht nur als Lieferanten von Bau- und Betriebsmaterial betheiligt sein. Wie die „N.-Y. Handels-Zeitung" meldet, ist der Bau einer Bahn im südlichen China von *Canton* nach *Hankow* der *American-China Development Co.* übertragen worden. An letzterer Gesellschaft war in hervorragender Weise der verstorbene Bundessenator und Eisenbahnmagnat Calvin S. Brice betheiligt, weshalb der obige mit dem Sheng Tajeuschen Consortium abgeschlossene Contract für den Bau genannter Bahn kurzweg als „Brice-Concession" bekannt ist. Kürzlich kehrte nun der Stab von Fachleuten heim, welcher von der American-China Development Co. nach dem Gebiet der projectirten Bahn entsandt worden war, um an Ort und Stelle die betreffenden technischen und mercantilen Vorfragen zu untersuchen, und wurde dieser Tage ein Bericht über die hauptsächlichen Ergebnisse dieser Studien von dem Führer der Expedition, W. B. Parsons von New-York, veröffentlicht. Nach dieser Mittheilung wird die Strecke Canton—Hankow den südlichen Theil einer Hauptbahn bilden, welche behufs Verbindung der politischen Hauptstadt des chinesischen Reiches, Peking, mit dem Handelscentrum Südchinas, Canton, geplant ist. Die Distanz zwischen diesen beiden Städten beläuft sich auf circa 1300 Meilen. Ungefähr in der Mitte dieser Entfernung liegt Hankow am Jang-tse-kiang; d. h. die Bahn von Hankow nach Canton wird eine Länge von rund 740 Meilen haben. Was die auf 600 Meilen bemessene nördliche Strecke (von Hankow nach Peking) anbetrifft, so ist die Concession für den Bau derselben einem belgischen Syndicat ertheilt worden, jedoch steht dasselbe, wie man vermuthet, unter der Controle französischer und russischer Financiers. Von dieser (nördlichen) Strecke sind bereits von Peking aus durch die chinesische Regierung selbst gegen 80 Meilen fertiggestellt worden, und befinden sich dieselben auch schon im Betriebe. Es scheint nun, dass die American-China Development Co.

trotz intensiver Concurrenz seitens europäischen Capitals die „Brice-Concession" zu recht vortheilhaften Bedingungen erwarb. Die Untersuchungen der amerikanischen Ingenieure sind bei der verhältnissmässig kurzen Zeit, welche für dieselben zur Verfügung stand, nicht in jeder Hinsicht erschöpfende gewesen. Auch ergaben dieselben, dass die mit dem Bau der Bahn verbundenen topographischen Schwierigkeiten einen grösseren Aufwand an technischem Geschick und an Capital erfordern, als ursprünglich veranschlagt worden. Es sind vor Allem bei der felsigen Gegend, welche zum Theil in der Trace der Bahnlinie liegt, Auf- und Abtragmassen zu bewältigen sowie Tunnelbauten unumgänglich, wie sie vorerst nicht in Rechnung gezogen wurden. Trotz alledem erscheint die Concession eine recht werthvolle Acquisition für die Verwendung amerikanischen Capitals im Auslande zu sein, welche letztere sich bekanntlich bisher in ausserordentlich engen Grenzen hielt. Die Provinz Hunan, welche der Bahn Canton—Hankow vornehmlich tributär sein wird, ist fruchtbar und dicht bevölkert. Sie enthält ferner ergiebige Kohlenlager, deren Ausbeute dem Frachtverkehre nach beiden Richtungen der Bahn zugute kommen wird und bisher nach Hankow für den Betrieb industrieller Etablissements auf dem Wasserwege geschafft wurde. In dem Parsons'schen Berichte wird des Weiteren auf die reichen Erträgnisse verwiesen, welche der projectirten Bahn aus dem Theeversandt erwachsen dürften. Und schliesslich heisst es, dass die Provinz Hunan bei der Fülle ihrer natürlichen Hilfsquellen und der zu Gebote stehenden Arbeitskräfte einer Entwicklung fähig sei, welche die Rentabilität des Eisenbahnunternehmens ausser Frage stelle. Die Bevölkerung von Hunan stehe allerdings in dem Rufe, mehr als diejenige irgend eines anderen Theiles des chinesischen Reiches dem Eindringen fremder Cultur feindlich gesinnt zu sein. In dessen seien die Arbeiten der amerikanischen Commission niemals auf eine Unwilligkeit der Informationsertheilung oder gar auf einen activen Widerstand gestossen.

Die Handelsbeziehungen Russlands zu Bokhara. Einem Specialberichte des k und k. Consulates in *Tiflis* entnehmen wir:

Der Export aus Bokhara nach Russland ist in den letzten Jahren ziemlich constant geblieben und wird auf ca 1·2—1·4 Millionen Pud im Werthe von ca. 10 Millionen Rubel geschätzt. Als Hauptexportartikel haben Baumwolle und Wolle hervorragende Bedeutung. Die Bezüge Russlands an Baumwolle betragen ca. 1 Million Pud und jene an Schafwolle ca. 200 000 Pud. Ausser diesen zwei Artikeln spielen noch Seide, getrocknete Früchte, Rosinen eine gewisse Rolle, doch ist es nicht zu leugnen, dass gerade in diesen letzteren Artikeln die Exportfähigkeit Bokharas noch bedeutendere Vermehrung erfahren könnte.

Namentlich sind die Conjuncturen für die Seidenzucht recht günstige, und es ist zu bedauern, dass dieser noch vor wenigen Jahrzehnten so blühende Erwerbszweig stark im Rückgang begriffen ist. Auch der Schafzucht wird nicht genügende Aufmerksamkeit geschenkt. Die in der ganzen Welt berühmten Karakulschafe haben in Bokhara ihre Heimat. Die Anzahl derselben wird auf bloss 1·5 Millionen geschätzt, doch könnten dieselben leicht vermehrt werden.

Der erst im Entstehen begriffene Weinbau hat günstige Conjuncturen. Eine französische Gesellschaft hat Versuche gemacht, in Karakul, in den seinerzeit vom General Annenkoff angelegten Weingärten, Weine nach französischem Muster zu bereiten, und hat sehr günstigt Resultate erzielt. Es werden nun neue Gärten angelege und die Production soll bedeutend vermehrt werden.

Während der Export ziemlich stationär geblieben ist, nimmt der Import aus Russland immer zu, und man kann heute schon sagen, dass Bokhara vollkommen von der russischen Industrie abhängig ist. Auf den Bazaren sieht man fast ausschliesslich russische Waaren, die wegen ihrer Billigkeit grossen Anklang finden. Auch muss man es namentlich der Moskauer Industrie lassen, dass sie sich grosse Mühe gegeben hat, den centralasiatischen Markt durch Anpassung ihrer Fabricate der dortigen Geschmacksrichtung zu erobern. Von ausländischen Waaren sieht man nur hie und da persische und indische Gewebe, während die europäischen Industrieartikel fast gar nicht vertreten sind.

Für die russische Industrie hat aber Bokhara eine grosse Bedeutung; da der Import durch keine Zollschranken erschwert wird und die Bedürfnisse der Bevölkerung auch dort immer grösser werden, hat sich Russland hier ein wichtiges Absatzgebiet erschlossen. Vor wenigen Jahren hat man in Bokhara nur sehr wenig Galanteriewaaren importirt; im Vorjahre betrug der Import schon 150.000 Pud. Vor Kurzem waren die Petroleumlampen fast gänzlich unbekannt, und heute findet man Lampen schon in den entferntesten Dörfern. Der Petroleumimport gewinnt auch immer mehr an Bedeutung.

Russische Fayencen und Glaswaaren, Kupfergeschirr finden schon im Bazar von Bokhara guten Absatz sowie auch Chemikalien, namentlich Farbstoffe zum Färben heimischer Gewebe und Teppiche. Allerdings macht hierin Deutschland der russischen Industrie einige Concurrenz. Doch verliert die einheimische Textilindustrie immer mehr an Bedeutung, da sie mit den russischen Waaren in Billigkeit nicht concurriren kann.

Ausser den bereits erwähnten Waaren haben Zucker, Eisen, Stahl, Zündhölzchen, Getreide, Thee und Indigo hervorragende Bedeutung.

Die Handelsbeziehungen Bokharas zum Turkestan sind sehr rege. Getreide, Obst, Rosinen, Wolle, Baumwolle bilden die gangbarsten Handelsartikel; namentlich hat dieser Waarenaustausch durch die kürzlich erfolgte Verlängerung der Bahnlinie bis nach Taschkent bedeutend zugenommen. Es bildet Bokhara nicht mehr ein abgeschlossenes fremdes Gebiet; es kann volkswirthschaftlich nur als ein eigenes Gouvernement, das sich an das transkaspische Gebiet und Turkestan anreiht, angesehen werden, da keine Zollschranken den Waarenaustausch erschweren und keine Interessengegensätze volkswirthschaftliche Conflicte hervorrufen können.

Die Handelsbeziehungen zu Sibirien sind minimal, da der Verkehr nur von Karawanen bewerkstelligt wird.

Der Ausbau einer directen Bahnlinie nach Russland und Sibirien — wie dies geplant wird — würde den bokharischen Handel ungemein fördern und der Landwirthschaft neuen Aufschwung geben, da ihre Producte, wie getrocknete Früchte, Rosinen, Wein, Baumwollöl etc., leicht besseren Absatz finden könnten; andererseits würde hiedurch die Zufuhr von Getreide aus Russland und Sibirien erleichtert werden, was zur Folge haben könnte, dass die jetzt mit Getreide angebauten Flächen der weit rentableren Baumwollcultur zugewendet werden.

Auch der Theehandel, der überall im Orient eine so hervorragende Rolle spielt, würde durch den Anschluss an die sibirische Bahn in ein ganz neues Geleise gelenkt werden. Der jährliche Bedarf beträgt ca. 100.000 Pud. Gegenwärtig kommt der Thee via Bombay entweder über Batum und Krasnowodsk oder auf dem Landwege über Afghanistan. Die Frachtspesen betragen 5, respective 10 Rubel per Pud. Nach dem Ausbau der projectirten Linie würde der Thee diesen directen und viel wohlfeileren Weg nehmen, was billigere Theepreise und hiedurch Zunahme des Consums zur Folge haben würde.

Es ist nicht zu leugnen, dass die Theepreise, seitdem Bokhara in das russische Zollgebiet einverleibt worden ist, daselbst bedeutend in die Höhe gegangen sind, was einen 30percentigen Rückgang des Consums zur Folge hatte.

Verantwortlicher Redacteur: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXV. Jahrgang. WIEN, JULI 1899. Nr. 7 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

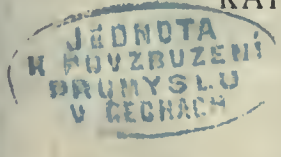
Abonnementsbedingungen:

Ganzjährig ö. W. fl. 5.—, M. 10.—, Frs. 12.50 ohne Postversendung.
„ „ „ fl. 5.60, M. 11.20, Frs. 14.— mit „

Insertionsbedingungen:

Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite ö. W. fl. 5.—.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE



TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF, NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BOEHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

* Giltig ab 1. Mai 1899. * FAHRPLAN. * Giltig ab 1. Mai 1899. *

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. 16† I. II.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.	E. Z. Ostende-Triest L.I.Cl.			P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 3 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	E. Z. Triest-Ostende L.I.Cl.	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 5 I. II. III.	P. Z. 15† I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
7 45	8 15	vom 1. Juni an. 8 45	1 15	3 50	5 25	8 25	8 40	9 45	11 00	ab	Wien (Südbahnhof)	an	8 5	8 50	9 45	6 35	6 45	4 00	8 20	9 00	9 15	1 15
e8 15	.	9 23	e1 51	.	.	e8 56	e9 36	.	.	an	Baden		7 56	.	9 14	5 55	.	3 25	.	.	.	12 37
8 37	8 59	10 07	2 22	4 38	6 12	9 24	10 20	10 36	11 47		Wiener-Neustadt		7 15	7 58	8 52	5 13	5 48	2 56	7 23	8 10	8 24	12 02
10 13	10 38	12 28	4 37	6 10	8 09	10 09	12 8	12 13	1 22		Semmering		5 23	6 46	7 31	3 02	4 31	1 01	6 14	6 50	7 08	10 17
10 36	10 59	12 58	5 09	6 35	8 34	11 30	1 29	12 34	1 43		Mürzzuschlag		4 45	6 20	7 00	2 12	3 59	12 18	5 48	6 20	6 37	9 40
11 07	12 29	2 20	5 56	8 11	9 11	.	.	.	.		Neuberg		3 14	.	6 16	.	.	11 22	.	5 17	5 47	.
11 12	.	2 13	6 25		9 35	.	2 54	.	.		Kapfenberg		3 01	.	5 57	12 28	.	10 21	.		.	8 38
1 43	.	.	8 56		.	.	.	.	.		Au Seewiesen		11 50	.	4 05	.	.	.	.		.	6 00
11 26	11 43	2 30	6 36		9 42	12 18	3 01	1 18	2 27		Bruck a. d. M.		2 52	5 23	5 50	12 16	2 58	10 07	4 51		5 34	8 26
11 45	.	3 43	8 03		10 41	.	4 10	.	.		Leoben		1 37	.	5 20	11 19	.	9 11	.		4 47	7 05
2 31	.	7 52	.		.	.	9 50	.	.		Eisenerz		.	.	10 25	5 38	.	5 08	.		.	.
2 16	.	.	.		1 45		7 00	.	.		Selzthal		.	.	2 25	8 10	.	6 35	.		2 16	2 16
.	.	.	.		8 19	.	5 35	.	.		Wörgl		.	.	.	10 50	.	.	.		7 46	7 46
.	.	.	.		9 30	.	7 20	.	.		Innsbruck		.	.	.	8 58	.	.	.		6 33	6 33
4 27	.	10 27	.		7 18	.	11 20	.	.		Villach		.	.	12 20	4 51	.	.	.		9 04	.
11 00	.	.	.		2 15	.	10 27	.	.		Venedig		.	.	4 45	5 12	.	.	.		2 10	.
	12 15	3 55	8 35		11 00	1 20	4 57	2 16	3 25		Graz		1 10	4 20		10 03	1 53	8 07	3 49		4 31	7 00
	1 50	6 29	10 45			.	6 58	.	.		Spielfeld		9 48	3 20		8 11	.	6 01	.		.	
	2 59	7 54	.			.	8 13	.	.		Purkla (Gleichenberg)		.	11 11		5 12	.	4 48	.		.	
	5 00	.	.			.	10 17	.	.		Luttenberg		.	8 40		3 10	.	.	.		.	
	2 14	7 04	11 27			2 36	7 41	2 36	4 35		Marburg		9 15	2 56		7 40	12 29	5 27	2 30		3 10	
	6 45	11 17	.			6 17	1 07	6 17	9 51		Klagenfurt		5 45	8 30		2 13	7 30	.	11 45		11 45	
	8 15	.	.			7 12	2 35	7 12	11 39		Villach		.	6 12		12 40	5 48	.	10 51		10 51	
	10 2	.	.			10 51	7 17	10 31	.		Toblach		.	.		7 10	1 00	.	7 38		7 38	
	5 53	.	.			1 42	11 08	1 42	.		Bozen Gries		.	.		12 45	8 38	.	4 21		4 21	
	7 36	.	.			2 59	.	2 59	.		Meran		.	.		.	6 35	.	3 00		3 00	
	7 39	.	.			3 15	.	3 15	.		Trient		.	.		10 58	7 17	.	3 19		3 19	
	8 26	.	.			3 59	.	3 59	.		Mori		.	.		9 37	6 40	.	2 17		2 47	
	9 50	.	.			5 09	.	5 09	.		Arco		.	.		8 13	.	.	1 07		1 07	
	10 08	.	.			5 26	.	5 26	.		Riva		.	.		7 56	.	.	12 50		12 50	
	10 23	.	.			.	.	.	.		Verona		.	.		6 50	5 00	.			.	
	2 39	7 40	12 20			3 05	8 28		.		Pragerhof		8 42	2 29		6 53	.	4 35			2 38	
	3 13	8 38	.			3 49	9 29		.		Pettau		7 27	1 45		5 43	.	.			1 56	
	3 44	9 06	1 54			4 12	10 03		5 54		Cilli		7 26	1 29		5 21	11 09	2 56			1 34	
	4 16	9 40	2 39			4 42	10 42		6 34		Steinbrück		6 50	1 57		4 40	10 39	2 15			1 00	
	7 48	.	7 24			7 24	4 20		.		Agram		.	7 50		12 54	.	9 40			9 0	
	5 33	11 15	4 36			5 53	12 43		7 35		Laibach		5 20	11 29		2 50	9 30	12 25			11 51	
	7 26		7 25			7 43	3 23		9 24		St. Peter			9 52		12 40	7 59	9 14			10 15	
	8 56		11 24			9 17	.		11 24		Abbazia-Matuglie			8 09		.	5 31	5 31			8 35	
	11 10		1 00			1 00	9 40		1 00		Pola			5 30		.	2 15	2 15			6 15	
	8 34		9 42			8 57	4 51		10 35		Nabresina			8 32		10 51	6 36	7 14			8 50	
	9 47		11 18			10 08	6 34		2 27		Görz			7 10		9 25	2 55	5 25			6 57	
	7 00		6 20			2 15	11 05		.		Venedig			10 25		4 45	.	10 50			2 10	
	2 30					5 59	2 05		.		Bologna			6 30		2 05	.	4 50			10 35	
	6 03					10 47	6 34		.		Florenz			3 01		9 10	.	10 50			6 10	
	11 25					7 35	1 10		.		Rom			9 10		2 30	.	2 30			11 10	
	7 00					1 36	6 45		.		Neapel			11 25		8 20	.	8 20			2 55	
	2 25			.		7 35	6 42		.		Mailand			1 05		11 25	.	.			7 25	
	6 45			.		11 55	12 20		.		Genua			8 35		6 35	.	.			3 05	
	12 47			.		10 08	6 46		.		Nizza			12 20		10 02	.	.			4 45	
	9 00			10 25		9 23	5 35		10 58	an	Triest	ab		8 00		9 55	6 10	6 25			8 15	
					6 50	10 50	2 55	5 30	7 40	ab	Wien (Südbahnhof)	an	8 50	9 50	1 40	5 35	9 25					
					9 21	12 52	5 54	8 00	10 43	an	Sopron (Oedenburg)		5 58	7 23	10 57	3 30	6 23					
					10 55	2 07	7 51	9 33	12 37		Szombathely (Steinamanger)		4 00	5 52	9 01	2 19	4 39					
					1 35	4 08	11 01		3 42		Nagy-Kanizsa		12 45		6 05	12 20	2 05					
					8 43	10 27			9 16		Zágráb (Agram)		7 39			7 07	.					
					4 44	6 50			7 18		Barcs		9 15			8 45	11 05					
					10 00				1 20	an	Pakrácz	ab	2 50				6 00					

Die **Nachtzeit** (6 00 Abds. bis 5 59 Früh) ist durch **Unterstreichung** der Minutenziffern kenntlich gemacht.

Die Zeiten **rechts** von den Stationsnamen sind **von unten nach oben** zu lesen.

†) Verkehrt vom 1. Juni an, und zwar nur an Wochentagen.

Von Wien ab **jeden Dienstag.**

Von Triest ab **jeden Mittwoch.**

†) Verkehrt vom 1. Juni an, und zwar nur an Wochentagen.

Speisewagen: Wien-Triest (einmal wöchentlich) bei den Ost-Expresszügen (Wien ab 11 00, Wien an 6 45).

Schlafwagen (I. Classe): Wien-Triest und Abbazia, Fiume (einmal wöchentlich) bei den Ost.-Expresszügen (Wien ab 11 00, Wien an 6 15). (I. und II. Classe): Wien-Triest und Venedig (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 9 15, Wien an 8 20).

Directe Wagen (I. II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand und Klagenfurt (ab 1. Juni) auch Villach- und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 7 45, Wien an 9 45), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 9 45, Wien an 8 20), Wien-Abbazia-Fiume und Pola (Wien ab 8 15, 8 25, Wien an 8 50, 9 15), Wien-Görz-Cormons (Wien ab 8 15, Wien an 8 50), Wien-Cormons-Venedig (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Sopron-Essegg-Pécs (Wien ab 6 50, 7 40, Wien an 8 52, 9 35), Wien-Sopron-Zákány-Agram (Wien ab 10 50, Wien an 5 35).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements:

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7.

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und

elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

ZOLL-COMPASS.

Der V. Jahrgang des „Zoll-Compass" wird, gleichwie der III. beziehungsweise der Ergänzungsband desselben (IV. Jahrgang) *lieferungsweise* zur Publication gebracht, und die einzelnen Lieferungen erscheinen nach Maassgabe der eintretenden Veränderungen in den betreffenden Zolltarifen.

Der gestellten Aufgabe, die für unseren Aussenhandel wichtigsten Länder successive in den Rahmen dieses Jahrbuches einzubeziehen, wird der erscheinende V. Jahrgang durch Neuaufnahme der Zolltarife der *australischen Colonien*, *Niederländisch-Indiens* und der *Philippinen* entsprechen.

Von dem in 20 Lieferungen erscheinenden V. Jahrgang sind bisher 12 Lieferungen publicirt worden, enthaltend die Tarife von Rumänien, Argentinien, Russland, Britisch-Indien, China, Japan, Korea, Persien, Oesterreich-Ungarn, Schweden, Norwegen, Helgoland, Italien, Argentinien (II. Auflage), Deutschland, Frankreich, Griechenland, Belgien, Vereinigte Staaten von Amerika, Schweiz und Vereinigte Staaten von Amerika (II. Auflage).

Preis per Lieferung 45 kr. = 90 Pfg.

Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung Für *Deutschland* alleiniger Vertrieb durch E. S. Mittler & Sohn, Berlin S. W. 12, Kochstrasse 68—70

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum"

mit der Beilage

„Commercielle Berichte der k. u. k. österr.-ungar. Consularämter".

MEYERS KONVERSATIONS-LEXIKON

Mehr als 147,100 Artikel u. Verweisungen.

= Vollständig liegt vor = in 5., neubearbeiteter und vermehrter Auflage:

272 Hefte je 50 Pf., 17 Bände je 8 Mk.

17 Bände in Halbleder geb. je 10 Mk.

18,100 Seiten Text.

10,500 Artikel mehr als in der 4. Auflage.

Probehefte und Prospekte gratis durch jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig.

Mit 1088 Bildertafeln u. Kartenbeilagen.

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Indien—China—Japan.

Dreizehn Fahrten von Triest, resp Fiume mit Berührung der Häfen Port Said Suez, Aden, Karrachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama (diese beiden Häfen werden alternativ nur jeden zweiten Monat berührt) und Kobe. **Auf der Ausfahrt kann Venedig facultativ angelaufen werden.** Anschluss in Bombay an die Dampfer der directen Linie Triest—Bombay. — In den Zwischenhäfen, Bombay ausgenommen, können Abfahrten und Ankünfte früher oder später erfolgen. Der Aufenthalt in Fiume auf der Rückfahrt kann um die für die Lade- und Umladeoperationen nöthige Zeit verlängert oder verkürzt werden. Ausser den oben bezeichneten Häfen können sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Erbeilen Chinas oder Japans oder Manila berührt werden.

Directer Dienst Triest—Bombay.

Abfahrt von Triest am 3. der Monate Jänner, Februar, März und am 12. März; ferner am 3. der Monate April, Mai, Juli, September, October, November und December, mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Bombay. — Die Ankünfte und Abfahrten in den Zwischenhäfen können verfrüht oder verspätet werden, jedoch ohne das linienmässige Eintreffen in den Endhäfen zu beeinträchtigen. Anschluss in Bombay in beiden Richtungen an die Dampfer der Indo China Japan-Linie.

Triest—Calcutta.

Abfahrt von Triest am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Juni, August, September, October, November, December mit Berührung der Häfen Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta. Auf den Hin- und Rückfahrten können Cocanada, Madras und andere Häfen der Coromandel Küste angelaufen werden. Auf den Rückfahrten ist die Berührung der Birmanischen Reishäfen sowie anderer Erbeilen des Rothen und Adriatischen Meeres facultativ. Das Anlaufen von Bombay und Massaua auf den Hinfahrten und von Venedig auf den Rückfahrten ist bei allen Reisen facultativ.

Mercantildienst nach Brasilien.

Gemeinschaftsdienst mit der „Adria". Von Triest, resp. Fiume je eine Abfahrt in den Monaten Jänner, Februar, März, April, Mai, drei Abfahrten im Juli, zwei Abfahrten im August, zwei Abfahrten im September, zwei Abfahrten im October, eine Abfahrt im November und eine im December. Berührung der Häfen Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in **Cattaro** Freitag 12 Uhr Mittags, berührt.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 2½ Uhr Nachm., in **Triest** Samstag 5½ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spaleto** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich** *A* und in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari** und **Brindisi**.

Linie Triest—Metkovich *A*.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in **Metkovich** Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in Spalato an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie Triest—Cattaro.

Linie Triest—Metkovich *B*.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in **Metkovich** Montag 5 Uhr Nachm., berührt.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogosinzza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht, Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankunft in Triest den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 2½ Uhr Nachmittags, in Zara Donnerstag 5 Uhr Nachm., berührt.: Cherso, Rabaz Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Veleassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag 5½ Uhr Früh, in Pola Montag 4 Uhr Früh

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 11 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara**.

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Brindisi, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert.. Auf der Rückfahrt von **Bari** und **Brindisi** Anschluss in **Cattaro** nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 7 Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen Fiume und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie *A*.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende August.

Von **Alexandrien** ab Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattachia, Alexandrette, Meryna, Rhodus, Khios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., an in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh.

*) Am 3., 10., 17., 24. und 31. Jänner, 7., 14., 21. und 28. Februar, 7., 14., 21. und 28. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5., 12., 19. und 26. September, 3., 10., 17., 24. und 31. October, 7., 14., 21. und 28. November, 5., 12., 19. und 26. December.

**) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3., 0., 17. und 24. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

Anschluss in **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt in **Smyrna** (in den Monaten vom Septembe bis Ende März) auf der Hinfahrt nach **Candien, Cerigo** etc. (**Thessalische** Linie *B*, Rückfahrt).

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über **Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen.** Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 4 Uhr Nachm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschluss in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt nach **Albanien** und **Dalmatien** (**Dalmatinisch-Albanesische** Linie, Rückfahrt), weiters in **Corfu** oder **Santi Quaranta** aus **Albanien** nach **Triest** Linie **Triest—Constantinopel**, Rückfahrt; in **Corfu** auf der Hinfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch-Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt nach **Candien** etc. (**Thessalische** Linie *A*, Rückfahrt).

Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, berührt Ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh (nur auf der Hinfahrt). Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Montag 9 Uhr Früh, berührend: Burgas, Varna, Costanza. Rückfahrt ab **Odessa** jeden Montag 4 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 10 Uhr Vorm.

Griechisch-Orientalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Smyrna, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vorm.

*) Am 1., 15. und 29. Jänner, 12. und 26. Februar, 12. und 26. März, 9. und 23. April, 7. und 21. Mai, 4. und 18. Juni, 2., 16. und 30. Juli, 13. und 27. August, 10. und 24. September, 8. und 22. October, 5. und 19. November, 3., 17. und 31. December.

**) Am 9. und 23. Jänner, 6. und 20. Februar, 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21 August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

Anschluss in Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie *B*, Rückfahrt) und überdies in den Monaten vom September bis Ende März auch auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

Griechisch-Orientalische Linie *B*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Khios, Smyrna, Vathy, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vormittags.

*) Am 8. und 22. Jänner, 5. und 19. Februar, 5. und 19. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 15. und 29. October, 12. und 26. November, 10. und 24. December.

**) Am 2., 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27 März, 10. und 24. April, 8. und 22. Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. September, 9 und 23. October, 6, und 20. November, 4. und 19. December.

Anschluss in Piräus an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** in den Monaten vom September bis Ende März auf der Hinfahrt nach **Caramanien** und **Syrien** (**Syrisch-Carramanische** Linie, Rückfahrt); in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis **Smyrna** geführt werden. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien**.

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 12 Uhr Mittags, in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, berührt.: Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von **Galatz** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Constantinopel Sonntag 8 Uhr Früh. (Burgas, Varna nur auf der Rückfahrt, Braila nur auf der Hinfahrt.)

Anschluss in Constantinopel an die Rückfahrt der Griechisch-Orientalischen und der Syrisch-Caramanischen Linie.

Thessalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Donnerstag*, 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, berührend: Fiume, Valona, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Saionich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in Triest drittnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

*) Am 5 und 19. Jänner, 2. und 16 Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 8., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29 Juli. 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18 November, 2. 16. und 30. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie *B* in derselben Richtung. Die Rückfahrt ist weiters im Anschluss an die Hinfahrt der Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie der **Griechisch-Orientalischen** Linie *A*. in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien**.

Thessalische Linie *B*.

Von **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh, berührend: Durazzo, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Smyrna, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Montag 12 Uhr Mittags.

*) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27 Juli 10. und 24. August, 7. und 21. September, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

**) Am 7. und 21. Jänner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November. 9. und 23 December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie *A* in derselben Richtung; in **Smyrna** (vom September bis Ende März) auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Syrisch-Caramanischen** Linie; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Von **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu nächsten Mittwoch 9½ Uhr Vorm., berührend: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Brindisi (Bari und Brindisi nur auf der Hinfahrt). Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu. Retour von Corfu Donnerstag 8½ Uhr Früh, an Triest Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in Cattaro auf der Rückfahrt von Bari und Brindisi nach Dalmatien mit der rückkehrenden Dalmatinisch-Albanesischen Linie; in Santi Quaranta auf der Hinfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel, sowohl nach Triest als nach Constantinopel.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** ab jeden Freitag 4½ Uhr Früh, in Prevesa den gleichen Tag 5 Uhr Nachm., berührend: Sajada, Parga, Sta. Maura. Rückfahrt ab **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu den gleichen Tag 6½ Uhr Abends. Anschluss in Corfu an die Rückfahrt der Eillinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Anmerkung. Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

(Oceanischer Dienst siehe vorhergehende Seite.)

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

August 1899. Nr. 8.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 5 fl. = 10 Mark.

INHALT: Das Eisenbahnwesen in Centralasien und seine Bedeutung. — Der Untergang von Sodom und Gomorrha. — Die deutschen Schutzgebiete bei Beginn des Jahres 1899. — Klondyke. — Chronik. — Miscellen: Wei-hai-Wei. — Zur Erschliessung Chinas. — Elektrische Bahnen in Ostasien. — Eine indische Version des Hero und Leander-Motivs.

DAS EISENBAHNWESEN IN CENTRALASIEN UND SEINE BEDEUTUNG.

(Specialbericht des k. und k. Consulates in Tiflis.)

Nirgends vielleicht haben die Eisenbahnen eine so hervorragende Bedeutung wie in Centralasien. Nach der Wasser- und Irrigationsfrage ist das Eisenbahnwesen der wichtigste Factor für die Hebung der Cultur und des Wohlstandes jener enormen Landstriche. Durch die Irrigation werden die Mittel zur Befruchtung und Cultivirung des Landes gegeben, die Bahnen ermöglichen die Verwerthung der Landesproducte und eröffnen jene Gebiete für die europäische Cultur. Beiden Fragen wird seitens der russischen Regierung die grösste Aufmerksamkeit geschenkt, obgleich die Lösung beider mit geradezu unüberwindlichen Schwierigkeiten verbunden ist.

Wenn auch die Wasserfrage noch keine entsprechend befriedigenden Resultate aufweisen kann und man vorläufig nur von theilweisen Erfolgen reden kann, sind die auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erzielten Resultate jedenfalls sehr überraschend. Der gleich nach der Eroberung des Landes vor circa 20 Jahren begonnene Ausbau der grossen Linie durch Centralasien wurde als ein tollkühnes unausführbares Unternehmen angesehen, und heute beträgt schon die Länge der im Betriebe stehenden Linien 2358 Werst, und zwar:

	Werst
1. Die Hauptlinie Krasnowodsk—Aschabad—Merw—Bokhara—Samarkand—Taschkent	1749
Der Theil Samarkand—Taschkent (330 Werst) ist erst heuer eröffnet worden.	
2. Die ebenfalls erst heuer am 1. Jänner eröffnete Zweiglinie Chawas—Kokand—Andishan	305
3. Die Zweiglinie nach Margellan	8
4. und die in unglaublich kurzer Zeit gebaute und heuer im Frühjahre eröffnete Linie Merw—Kuschk	297
Zusammen	2358

Ueberall hat man wegen Wassermangels, Flugsandes, absoluten Mangels an Baumaterialien, wobei sogar Holz, Steine von grossen Entfernungen zumeist aus Europa zugestellt werden mussten, auf die grössten Schwierigkeiten gestossen. Allerdings sind alle diese Linien in erster Linie Militärbahnen; sie sind vom Kriegsministerium durch Militäringenieure erbaut worden und befanden sich bis vor Kurzem durchwegs in der Verwaltung des Kriegsressorts. Es ist leicht begreiflich, dass dabei auf commercielle Fragen wenig Rücksicht genommen worden ist. Die Hauptlinie ist nun heuer in das Ressort des Communicationsministeriums übertragen worden, und nur auf der Linie Kuschk—Merw gehören noch Conducteure, Angestellte, Bahnbeamte und Stationschefs durchwegs dem Militärstande an. Man hofft, dass durch diese Reorganisation der volkswirthschaftlichen Bedeutung der Bahnen durch rationelle Tarifsätze und durch Erleichterung des Waarenverkehres weitgehende Rücksichten getragen werden.

Die Regierung gedenkt keineswegs stehen zu bleiben; man spricht von allerlei weiteren Eisenbahnprojecten, und es scheint im Princip entschieden zu sein, dass die Bahn von Taschkent in kürzester Zeit weitergeführt werden wird, um Anschluss an das russisch-sibirische Eisenbahnnetz zu haben. Die Frage, welcher Anschluss gewählt werden soll, bildet den Gegenstand reiflicher Erwägung.

Es bestehen zwei Projecte, wonach die Bahn entweder bei Samara oder Orenburg sich an das europäische Eisenbahnsystem oder über Wjernyj an die sibirische Bahn anschliessen soll. Das erstere Project hat viel grössere Chancen zur Verwirklichung, während der Ausbau der zweiten Anschlusslinie der ferneren Zukunft angehören dürfte. Aber auch für den Anschluss an das europäische Eisenbahnnetz gibt es zwei Projecte. Nach dem einen soll die neue Linie von Taschkent aus über Orenburg nach Uralsk geführt werden (1800 Werst), während das zweite Project den Ausbau der Linie von Samara über Alexandrow-Gaj durch Chiwa nach Tschardshuj (1700 Werst) in Vorschlag bringt.

Die zweite Linie hat den Vorzug, um 100 Werst kürzer zu sein, was beim Transithandel schon eine Rolle spielt, und soll auch in nationalökonomischer Beziehung wichtigere Gebiete (Ural, Chiwa und Bokhara) berühren, und ist ihr Endpunkt der afghanischen Grenze näher, was auch in strategischer Beziehung maassgebend sein dürfte.

Der Zeitpunkt dürfte also nicht mehr sehr ferne sein, wo der kürzeste Weg aus Europa nach Indien über Russland führen wird. Diese Verbindungslinie würde für die Entwicklung der wirthschaftlichen Lage Centralasiens von unberechenbarer Bedeutung sein und hätte sogar auf russische Verhältnisse Rückwirkung. Ausserdem ist auch anzunehmen, dass der Transithandel aus Europa nach Indien bei entsprechend berechneten Tarifsätzen seinen Weg über die russischen Bahnen nehmen wird.

Heute schon ist das russische Eisenbahnnetz vom englisch-indischen nur durch das afghanische Gebiet getrennt. Allerdings stellen sich gegen den Ausbau durch Afghanistan selbst die grössten Schwierigkeiten in den Weg, die aber nur politischer Natur sind. Russland soll schon den Versuch gemacht haben, die Concession zum weiteren Ausbau der Linie von Kuschk bis nach Herat (120 Werst) zu erlangen. Obgleich es hiess, dass diese Schritte Erfolge gehabt hätten, so ist es dennoch nicht anzunehmen, dass der Emir diese Concession schon ertheilt hätte; es ist aber jedenfalls fraglich, ob er lange in seinem Widerstande wird verharren können. Jedenfalls wird der erste Spatenhieb auf der Linie Kutschk—Herat kaum gemacht sein, so werden auch die Engländer die Concession erzwingen, ihre Linie bis nach Kandahar auszubauen, und dann würden dem Ausbau der Linie Kandahar—Herat keine weiteren Schwierig-

keiten im Wege stehen. Vorläufig zeigt die afghanische Regierung allerdings nicht die geringste Neigung, diesen Wünschen nachzukommen.

Es dürfte nicht ohne Interesse sein, die volkswirthschaftliche Lage jener Gebiete, welche die neuen Bahnlinien eröffnet haben oder zu eröffnen berufen sind, in kurzen Zügen zu charakterisiren.

Das *Uralgebiet* umfasst eine Fläche von 285.000 Quadratwerst (360.437 km^2), zählt aber nur 600.000 Einwohner. Das ganze Gebiet wird, abgesehen von den kurzen Strecken Pokrowskaja—Uralsk und Alexandrow Gaj, von der Eisenbahnlinie nicht berührt und besitzt fast keine Communicationsmittel, obgleich es als Absatzgebiet einige Bedeutung hat. Der Import via Uralsk bezifferte sich nach der Eisenbahnstatistik im Jahre 1897 auch bei dem jetzigen Mangel an Wegen und Strassen mit 337.000 Pud in Holzwaaren (hauptsächlich Hausgeräthe), 64.900 Pud in Manufacturwaaren und 68.300 Pud Zucker. Ausserdem wurden namhafte Posten von Eisenwaaren bezogen. Im selben Jahre betrug der Export an Getreide 2,343.985 Pud, 310.000 Pud Fische, ausserdem Vieh, Felle, Häute etc. Nach dem Ausbau der projectirten Linie wird jedenfalls sowohl der Export wie auch der Import steigen, da die Landwirthschaft und dadurch der Wohlstand der Bevölkerung mächtig gefördert werden wird.

Mit Bezug auf den Ackerbau lässt sich das Uralgebiet in zwei Theile theilen; der südliche ist wenig fruchtbar und zum Ackerbau nicht geeignet. Dagegen eignen sich die nördlichen Bezirke (Uralsk, Kalmykowsk und Temir) vorzüglich zur Landwirthschaft, doch wird dieselbe sehr vernachlässigt und ist gänzlich vom Fischfange abhängig. Ergibt der Fischfang gute Resultate, wird der Ackerbau sogleich vernachlässigt und umgekehrt.

Von dem den Kosaken gehörenden culturfähigen Lande (2 Millionen Dessatinen) werden nur 36 Percent ausgenützt, und auch hievon kommen 24 Percent auf Heuschläge und Weideplätze, und kaum 7·3 Percent werden mit Getreidearten (Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Kartoffeln und Hirse) angebaut. Die neue Bahn wird neue Arbeitskraft zuführen können, und grosse fruchtbare Flächen, die noch unberührt daliegen, werden der Landwirthschaft eröffnet werden.

Auch für den Viehstand erhofft man eine mächtige Förderung durch die neue Bahn. Im Jahre 1897 wurde der Viehstand auf 4 Millionen Stück geschätzt; bisher konnte davon wegen Mangels an Communicationen fast gar nichts exportirt werden, nun können auch hierin neue Erwerbsquellen eröffnet werden.

Der Fischfang bildet auch bis jetzt den wichtigsten Erwerbszweig, da Salz zum Conserviren der Fische an Ort und Stelle im Ueberflusse vorhanden ist, doch konnte das Product bis jetzt nicht entsprechend verwerthet werden. Der Fischexport betrug im Jahre 1897 nicht weniger als 3,200.000 Pud.

Ganz vorzüglich soll das in jenen Gebieten wild wachsende Süssholz sein, welches bis jetzt ebenfalls nicht verwerthet werden konnte.

Transkaspien umfasst 554.860 km^2, ist also doppelt so gross wie Italien, allerdings mit nur 382.000 Einwohnern.

Culturfähig ist nur ein Fünftel des Landes, aber auch hievon wird nur ein kleiner Theil angebaut, so dass nicht einmal $^1/_6$ Percent des Flächenraumes beackert wird. Bebaut werden bloss die von Flüssen, Bächen und Brunnen bewässerten Striche, die zumeist an den Ufern der Flüsse Murgab, Tetshen und Sumbar gelegen sind. Das Gesammtareal der bewässerten Grundstücke beträgt kaum 100.000 Dessatinen.

Das Ernteergebniss des Jahres 1897 betrug 2.219.000 Pud Weizen und 440.000 Pud Gerste. Obgleich dieses Quantum den Localbedarf vollkommen deckt, mussten dennoch viele weniger culturfähige Gebiete Getreide von auswärts importiren; namentlich sind die Bezirke Aschabad, Krasnowodsk und Mangischlak auf den Import angewiesen.

Eine Düngung ist gänzlich unbekannt; es herrscht das Dreifelder- und das Brachfeldsystem.

Eine Hebung hat in letzter Zeit die Baumwollcultur zu verzeichnen. Im Jahre 1890 waren bloss 900 Dessatinen mit Baumwolle bepflanzt und in 1897 schon 10.000, und der Ertrag stellte sich auf 662.000 Pud. Namentlich wird im Kreise Merw (auf dem Apanagengut in Bairam-Ali) der Baumwollcultur grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Die Baumwolle wird in Merw (Bairam-Ali), Aschabad und Geok-Tepe gereinigt und die Samen als Viehfutter verwendet, doch denkt man daran, dieselben zur Oelfabrication zu verwenden.

Von den Futterpflanzen interessirt sich die Bevölkerung hauptsächlich für Luzerne, die sogar siebenmal im Jahre gemäht werden kann und 500—600 Pud getrockneten Futters per Dessatine ergibt, so dass der Nettoertrag auf ca. 100 Rubel gestellt werden kann. Allerdings erfordert Luzerne dreimal so viel Wasser wie Getreide, das nur zweimal bewässert werden muss.

Der Gartenbau ist nur in Aschabad und in der Merwer Oase entwickelt. Namentlich hat hier der Gemüsebau einen weiteren Umfang genommen, da die erforderlichen Samen unentgeltlich unter der Bevölkerung vertheilt werden.

Weinbau wird nur in der Umgebung von Aschabad betrieben, aber auch hier wird der Weinfabrication keine grosse Aufmerksamkeit geschenkt, da die mahomedanische Bevölkerung die Trauben in frischem oder getrocknetem Zustande consumirt. Rosinen bilden auch einen bedeutenden Exportartikel nach dem europäischen Russland.

Wie in ganz Centralasien, so spielt auch im transkaspischen Gebiete die Viehzucht eine hervorragende Rolle. Die Anzahl der Schafe wird auf ca. 3,000.000 geschätzt, was angesichts der geringen Bevölkerung sehr günstig genannt werden muss. Ausser den kirgisischen werden persische Schafe gezüchtet sowie eine kleinere, speciell transkaspische Race. Ein Hammel kostet im Durchschnitt bloss 3—5 Rubel. Ein Pud Aschabadwolle kostet loco Aschabad und Merw Rubel 2·20—3·70. Kameele und Pferde spielen eine grosse Rolle. Angesichts der günstigen klimatischen Verhältnisse könnte sich die Viehzucht noch bedeutend heben.

Der Fisch- und Seehundfang wird an der Küste des Kaspisee lebhaft betrieben und wird der Ertrag auf über 500.000—600.000 Rubel geschätzt; im Jahre 1896 wurden 125.000 Pud Fische und 27.825 Pud Seehunde erbeutet.

Auch an Mineralien ist Transkaspien sehr reich, obgleich dieser Reichthum nicht gehörig ausgenutzt wird. Namentlich wird viel Salz auf der Insel Tscheleken gefunden. Die Production übersteigt eine Million Pud, könnte aber leicht noch viel bedeutender sein. Es sollen mächtige Salzlager in der Dicke von 50 bis 120 *cm* kaum 1 *m* unter der Sanddecke liegen, so dass ihre Beförderung mit keinen Schwierigkeiten verbunden ist. Das Product geht theilweise nach Persien und wird theilweise im Lande selbst consumirt. Bedeutend ist auch die Salzgewinnung aus dem Meerwasser und in verschiedenen salzhaltigen Seen.

Auch Naphtha kommt auf der Insel Tscheleken in grossen Mengen vor, wurde aber bis jetzt nicht genügend beachtet. In letzter Zeit haben die Firma Nobel und die Bahnverwaltung grössere Bohrungen angelegt. Die Nähe Bakus, womit die Concurrenz natürlich nicht aufgenommen werden kann, wirkt vernichtend auf die hiesige Production.

Ganz vorzüglich ist das ebenfalls auf der Insel Tscheleken vorkommende Ozokerit, dessen Paraffingehalt 70 bis 80 Percent beträgt.

Schwefellager kommen unweit von Krasnowodsk vor. Auch Gyps, Salpeter und Braunkohlen sowie Brauneisenstein und Kupfererze sind vorhanden, werden aber fast gar nicht ausgenutzt.

Die Industrie beschränkt sich auf fünf Baumwollreinigungsfabriken und auf die in der Hausindustrie betriebene Teppichfabrication. Die Weberei von Baumwoll- und Seidenstoffen spielt eine sehr geringe Rolle.

Ueber *Chiwa*, das ganz abseits vom Weltverkehr liegt, sind keine zuverlässigen Daten zu erlangen. Ackerbau und Viehzucht spielen auch dort eine hervorragende Rolle. Heute schon gehört das Chanat mit seinen 60.000 km^2 betragenden Flächeninhalte und ca. 1 Million Einwohner in den Rayon der transkaspischen Bahn, da es am Wasserwege (Amu-Darja) an dieselbe bei Tschardshuj Anschluss findet. Durch den Ausbau der neuen Bahnlinie würde das Land noch enger mit dem russischen Reiche verbunden werden, wie dies bei Bokhara der Fall gewesen ist.

Der Flächeninhalt *Bokharas* wird mit ca. 200.000 km^2 und die Bevölkerungszahl mit 1 $^1/_2$—2 Millionen angegeben. Beide Daten sind nicht ganz zuverlässig, da der Emir, einem alten Vorurtheile gehorchend, weder eine Bemessung des Landes noch eine Volkszählung zulässt und man sich auf Berechnungen beschränken muss. Der ganze Handel concentrirt sich in der Hauptstadt Bokhara (mit ca. 70.000 Einwohnern) und in Karschu, wo der ganze Steppenhandel seinen Mittelpunkt hat. Handelspolitisch haben alle anderen bokharischen Ortschaften keine Bedeutung, da Kerki und Tschardshuj als russische Städte angesehen werden müssen.

Die Landwirthschaft wird nur in dem Maasse betrieben, wie es zur Deckung des Localbedarfes nöthig ist. Zum Export gelangt nur Baumwolle, und zwar circa 1 Million Pud, die nach Moskau befördert werden. Das mit Baumwolle bebaute Areal wird auf 110.000 bis 115.000 Dessatinen geschätzt, und der Ertrag stellt sich auf 10 Pud per Dessatin. Der weiteren Entwicklung der Baumwollcultur steht der Mangel an Irrigationswasser im Wege.

Der Weinbau macht erfreuliche Fortschritte. Bis jetzt wurden die Trauben frisch verkauft oder zur Rosinenfabrication verwendet; in letzter Zeit wird auch der Weinfabrication einige Aufmerksamkeit geschenkt und die Resultate sind sehr erfreulich.

Das bokharische Obst, namentlich Melonen sind von vorzüglicher Qualität und werden auch nach den anderen Gebieten Centralasiens vielfach exportirt.

Die Seidenzucht wird ziemlich vernachlässigt, und ist auch die früher so bedeutende Seidenindustrie im Verfall begriffen.

Viehzucht wird nur von den Osbeken betrieben, doch ist der Viehstand kein bedeutender, so dass das Chanat auf den Import angewiesen ist.

Die bokharischen Karakulschafe sind wegen ihres schönen glänzenden Felles — die einen Exportartikel bilden — berühmt, und wird ihrer Zucht grössere Aufmerksamkeit geschenkt.

Die weisse bokharische Wolle kostet Rubel 6·5—7·5 per Pud an Ort und Stelle, die grauen Sorten 5·5—6·5, während man für die gewaschene Kokander Wolle nur Rubel 3·5—5 bezahlt.

Ueber den Handel Bokharas fehlen ziffermässige Daten, und man kann nur aus der Eisenbahnstatistik und aus den Ausweisen des russischen Zollamtes indirecte Schlüsse ziehen. Unstreitig ist das Chanat eines der wichtigsten Absatzgebiete in Centralasien. Der Handel hat sich seit dem Ausbau der centralasiatischen Bahn auffallend belebt. Der Export wird auf ca. 12—14 Millionen Rubel geschätzt, wovon auf russische Waaren 10 Millionen entfallen. Der Import beträgt ebenfalls ca. 14 Millionen Rubel, wovon der grösste Theil nach Russland geht. Auf dem Bazar sieht man fast ausschliesslich russische Waaren, namentlich Manufactur-, Eisen- und Kupferwaaren, Zucker, Glas- und Fayencewaaren, Lampen etc.

Die Handelsbeziehungen Russlands zu *Afghanistan* sind ziemlich unbedeutend, und beschränkt sich der Waarenaustausch auf Zucker, Manufacturwaaren als Export- und auf Felle, Wolle und Teppiche als Importwaaren. Fast der ganze Waarenaustausch erfolgt an der bokharischen Grenze und wird jährlich auf ca 4 Millionen Rubel geschätzt.

Durch die neueröffnete Bahn Merw—Kuschk dürften die Handelsbeziehungen einen namhaften Aufschwung verzeichnen und dürfte namentlich Tachta-Bazar in kurzer Zeit eine grössere Bedeutung erlangen. Jedenfalls ist nunmehr auch Afghanistan als Absatzgebiet in die Interessensphäre der russischen Industrie getreten.

Das Generalgouvernement *Turkestan* umfasst ausser dem bereits besprochenen geographisch und volkswirthschaftlich ganz abgesonderten transkaspischen Gebiet die Gebiete Samarkand (68.963 km^2 und 780.000 Einwohner), Syr-Darja (504 658 km^2 und 1,500.000 Einwohner, Semiretschinsk (394.396 km^2 und 660.000 Einwohner) und Tergana (92 342 km^2 und 1 $^1/_2$ Millionen Einwohner), umfasst also zusammen ohne Transkaspien 1,060.359 km^2 mit 4,440.000 Einwohner.

Samarkand ist schon seit längerer Zeit durch die Bahn der europäischen Cultur eröffnet worden. Die übrigen Gebiete sind aber erst seit dem 31. Jänner l. J. der Wohlthat der Eisenbahnen theilhaftig geworden. An diesem Tage ist die Eisenbahnbrücke über den Syr-Darja bei Tschimas dem Verkehre übergeben worden, welche für den Verkehr und den Handel Turkestans von unberechenbarer Bedeutung sind. Früher haben die Waaren oft monatelang am Ufer des ca. 300 *m* breiten Stromes lagern und auf die Uebersetzung warten müssen, was nur bei niedrigem Wasserstande erfolgen konnte, so dass die Marktverhältnisse in Taschkent, Tschimkent, Perowsk, Aulie-Ata und sogar im Semiretschinsker Gebiete vielfach von dem Wasserstande abhängig waren.

Die Handelsbeziehungen zwischen Samarkand und Taschkent sind sehr rege, da alle europäischen Waaren über Samarkand bezogen werden. Die Transporte sind früher auf Kameelkarawanen erfolgt und nahmen vierzehn Tage und noch mehr in Anspruch, während jetzt die Bahn in kaum 24 Stunden die Strecke zurücklegt und sich die Kosten bedeutend niedriger stellen.

Das zur Cultur geeignete Land beträgt in Turkestan fast 3 Percent der Gesammtfläche, was im Vergleich zum transkaspischen Gebiete ($^1/_6$ Percent) als recht günstig genannt werden muss. Uebrigens hängt es nur von der Wasserfrage ab, eine noch viel bedeutendere Fläche der Cultur zu eröffnen.

Die künstlich bewässerten Strecken betragen ca. 2 Millionen *ha*, und zwar ca. 700.000 *ha* im Syr-Darja-Gebiete, 300.000 im Gebiete Samarkand und über eine Million im Fergana-Gebiete.

In den wenig bewässerten Gegenden herrscht das Zwei- und Dreifeldersystem. Eine regelmässige Fruchtwechselwirthschaft besteht nicht, man richtet sich nach den gemachten Erfahrungen, oft wird dieselbe Getreideart drei und vier Jahre hintereinander auf demselben Felde angebaut, was natürlich zur Erschöpfung des Bodens beiträgt. In einzelnen Gegenden ist dagegen ein zwanzigjähriger Turnus üblich. Das Brachfeld wird oft 5—10mal kreuzweise umgepflügt, und wo kein thierischer Dünger vorhanden, wird auch phosphorhaltiger Lehm als Düngmittel verwendet. Die Hauptgetreidesorten, die angebaut werden, sind Winter- und Sommerweizen, wovon ersterer bis 200 Pud, letzterer 80—100 Pud per Dessatin ergibt. Gerste ergibt bei mittlerem Ertrag 15—20 Körner. Diese Getreidearten lassen sogar einen zweimaligen Anbau im Jahre zu, die zweite Aussaat erfolgt sodann in den ersten Tagen des Juni. Als Sommerfrüchte haben Moorhirse und Masch (soya bispida) eine hervorragende Bedeutung. Der Ertrag beträgt ca. 300—400 Pud per

Dessatin, gibt also ca. 40 Körner, braucht aber 3—6malige Bewässerung. Der Getreideertrag des Turkestan (ohne Semiretschinsk) kann jährlich auf ca. 60 Millionen Pud geschätzt werden, was den Localbedarf vollkommen deckt und sogar einen Export nach Transkaspien, Bokhara und Chiwa zulässt. Der Reiscultur wird zumeist grosse Sorgfalt zugewendet. Die Aussaat beträgt 12 Pud per Dessatin und ergibt 30—40 Körner. Reis muss im Ganzen ca. 90 Tage unter Wasser stehen, braucht also viel mehr Wasser wie alle anderen Culturen. Eine sehr grosse Rolle spielt der Anbau von Luzerne, die jährlich 6 - 7mal geschnitten werden kann. Bohnen, Mohn, Flachs, Hanf, Ricinus, Mais und Tabak werden mit gutem Erfolge angebaut.

Die grösste Aufmerksamkeit wird jedoch der Baumwollcultur geschenkt. Im Jahre 1893 wurden 148.650 *ha* mit einem Ertrage von 36 Millionen *kg* (= $2^1/_4$ Millionen Pud) im Werthe von 14·6 Millionen Rubel mit Baumwolle angebaut. Im Jahre 1897 betrug die Ernte 3·6 Millionen Pud, allerdings ist dieselbe im Jahre 1898 bedeutend zurückgeblieben und dürfte nicht einmal 3 Millionen Pud betragen. Die centralasiatische Baumwolle hat kurze Faser und ist von geringer Qualität; deshalb sucht man amerikanischen Samen anzupflanzen, wobei die mit der Upland-Sorte gemachten Versuche gute Resultate ergeben haben. Das Hauptcentrum für die Baumwollcultur ist das Ferganagebiet, wo allein doppelt so viel angebaut wird wie im ganzen übrigen Turkestan. Der Ausbau der Linie bis nach Andishan kann dieser Cultur noch neuen Aufschwung geben. Die Baumwolle kommt ohne Kapseln, die einheimische auch ohne Samen auf den Markt, während die amerikanische Upland-Wolle erst in den Reinigungsfabriken von den Samen befreit wird. Der Preis beträgt auf dem Moskauer Markte Rubel 9·20—9·50 per Pud, kostet also um 2 Rubel mehr wie im Turkestan. In letzter Zeit haben russische Handelshäuser grosse Landstrecken im Turkestan angekauft, um dort grosse Culturen anzulegen; ihre Versuche haben jedoch vielfach Misserfolge aufgewiesen, und sie haben es für vortheilhaft erachtet, ihren Bedarf wie früher bei den einheimischen Producenten einzukaufen.

Die Seidenzucht hat ihre frühere hervorragende Bedeutung eingebüsst. Die Regierung gibt sich grosse Mühe, dieselbe zu neuem Aufschwung zu bringen, doch mangelt es hauptsächlich an guten Seidenwürmereiern, und da die einheimischen nicht guter Qualität sind, müssen dieselben aus Europa importirt werden.

Der Weinbau spielt in den Gebieten Samarkand und Fergana eine hervorragende Rolle. Die mit Trauben angepflanzte Fläche beträgt ca. 20.000 Dessatinen.

Rosinen und Mandeln bilden einen Haupthandelsartikel des Turkestan. 1 Pud Rosinen kostet Rubel 1·50—2. Es werden hievon bedeutende Partien auch nach Sibirien exportirt, und die Rosinentransporte nach Troizk sollen ca. 1 Million Pud betragen.

Sehr guter Qualität ist der Samarkander Wein, welcher zum Theil nach Russland exportirt wird. In letzter Zeit hat die Weinfabrication einen namhaften Aufschwung zu verzeichnen gehabt.

Die ganze nomadisirende Bevölkerung des Turkestan beschäftigt sich hauptsächlich mit Viehzucht. Die Anzahl der Schafe wird auf ca. 6 Millionen geschätzt, wovon auf das Syr-Darja-Gebiet 4 Millionen entfallen. Die Zahl der Pferde beträgt 700.000 (hievon über 400.000 im Syr-Darja-Gebiete), jene der Kameele circa 500.000 (400.000 im Syr-Darja-Gebiete) und jene des Rindviehes ca. 1 Million. Bei allen diesen Zahlen ist das Gebiet Semiretschinsk, das erst seit dem Vorjahre zum Generalgouvernement Turkestan gehört, nicht in Betracht gezogen werden.

Die Schafzucht wird hauptsächlich von den Kirgisen betrieben; ihre Fettschwänze erfreuen sich grosser Berühmtheit. Es ist der Versuch gemacht worden, die Fettschwänze mit Merivaschafen zu kreuzen. Auch der Zucht von Karakulschafen wird grössere Aufmerksamkeit geschenkt.

Die Kameele waren früher das einzige Transportmittel; mit dem Ausbau der Eisenbahnen hat sich ihre Bedeutung verringert; wo aber keine Bahnlinien bestehen, sind sie, wie früher, ganz unentbehrlich.

Die Industrie spielt in ganz Turkestan keine hervorragende Rolle und bewegt sich nur im Rahmen der Hausindustrie. Die Teppiche, bearbeitete Felle, Sattel, Schuh- und Lederwaaren, Seidengewebe, Kupferarbeiten u. s. w. gehören zu den Producten der Localindustrie und sind nur für den Localbedarf bestimmt. Die Zahl der Fabriken ist eine sehr geringe und beschränkt sich auf Baumwollreinigungsfabriken, Bierbrauereien, Lederfabriken, Branntweinbrennereien und zwei Zündhölzchenfabriken.

Der Import aus Russland ist sehr bedeutend und kann auf ca. 20,000.000 Rubel geschätzt werden. Ausländische Waaren finden ausser Thee nur geringen Absatz und können nur mit ca. 5 Millionen Rubel bewerthet werden, wovon ca. 3 Millionen Rubel aber auf Thee entfallen. Die Hauptimportartikel aus Russland sind Baumwollgewebe (für ca. 8—10 Millionen Rubel), Garne, Zucker (1 Million Rubel), Eisen- und Stahlwaaren, Lampen. Der Thee kommt aus China und Indien, und zwar entweder über Bombay und Peschavar durch die afghanische Grenze nach Bokhara und von hier nach dem Turkestan, oder durch Persien nach Aschabad oder Merw und auf der transkaspischen Bahn nach Samarkand und für Taschkent ist von Bedeutung, dass in letzter Zeit die Theeeinfuhr über Batum freigegeben worden ist; es ist also vorauszusehen, dass dieselbe diesen einfacheren und billigeren Weg nehmen wird.

Wie bereits erwähnt, geht die bereits ausgebaute Linie im Syr-Darja-Gebiete bis nach Taschkent und im Tergana-Gebiete bis nach Andistan, und in kürzester Zeit wird der wohlthätige Einfluss derselben fühlbar werden.

Das weite Gebiet, das hinter diesen zwei Endpunkten liegt, und das ganze Gebiet Semiretschinsk, das erst seit dem Vorjahre zum Generalgouvernement Turkestan gehört, wartet mit Ungeduld, dass es seinerseits durch den Pfiff der Locomotive aus dem tausendjährigen Schlafe erweckt werde.

Die russische Regierung ruht auch nicht, sie begnügt sich nicht mit den erzielten Erfolgen. Eine ganze Reihe neuer Eisenbahnprojecte wurden ausser den bereits erwähnten projectirten Linien ausgearbeitet.

Von jenen, die der Ausführung am nächsten sind, muss die Linie Taschkent—Tschimkent (115 Werst) erwähnt werden, die noch im laufenden Jahre begonnen werden soll. Sie wird die erste Etappe auf der grossen Linie bilden, welche berufen sein wird, Centralasien mit Sibirien zu verbinden.

Die weiter geplante Richtung geht von Tschinkent über Aulie-Ata, Pischpek, Tokmak nach Wjernyj und von hier über Semipalatinsk, Barnaut und Kriwoschtschokowo bis zum Anschluss an die sibirische Bahn.

Es wird auch von einer Linie, die von Wjernyj aus nach Orenburg geführt werden soll, gesprochen. Die Vorstudien sollen bereits bis nach Wjernyj gemacht worden sein.

Weiters geplante Linien im Turkestan sind die Linie von Kanibadam—Patar—Urgandshi—Andishan und jene von Namangan—Margelan sowie die Linie Namangan—Kuwa. Auch wird viel vom Ausbau einer nach Persien führenden Linie Aschabad—Mesched gesprochen.

DER UNTERGANG VON SODOM UND GOMORRHA.

Dass dem biblischen Berichte vom Untergange von Sodom und Gomorrha eine Thatsache zugrunde liegt, die auf eine Naturerscheinung zurückzuführen ist, darüber ist man schon längst nicht mehr im Zweifel; welcher Art aber diese Naturerscheinung gewesen sein mag, das ist eine Frage, die trotz mancher eingehenden Untersuchung an Ort und Stelle auch heute noch nicht endgiltig entschieden ist. Nähern sich die verschiedenen Erklärungen einander auch so weit, dass man eine erfreuliche Uebereinstimmung des Endresultates gewärtigt, so stösst man doch bald wieder auf Gegensätze in den Anschauungen, die so wesentlich sind, dass an ihre Ausgleichung nicht gedacht werden kann. In dieser Lage befinden wir uns gegenüber dem Erklärungsversuche, den der Geologe Professor Diener über die Entstehung des Todten Meeres gegeben hat, und der uns vorliegenden Untersuchung Dr. Max Blanckenhorn's [1])

Aus dem Wortlaute des biblischen Berichtes, in welchem das Gewicht mehr auf das Eingreifen der strafenden Hand Gottes als auf die Einzelheiten des über die sündhaften Städte hereingebrochenen Gerichtes gelegt ist, wird man sich über dieses ebensowenig klar, als es der sich an alte Traditionen haltende biblische Erzähler gewesen ist und gewesen sein kann. Selbstverständlich ist es jedoch, dass ein Versuch, jenes furchtbare Ereigniss zu erklären, dem Bibeltexte keine Gewalt anthun und nichts hineinlesen darf, was nicht darin steht, sondern dass jede Erklärung von dem knappen Bibelworte ausgehen und sich daran lehnen muss. Knapp genug ist der fragliche Text, denn er beschränkt sich darauf, die Katastrophe von Sodom und Gomorrha mit zwei kurzen Sätzen abzuthun. „Da liess der Herr," heisst es I. Mos. 19, 24, „Schwefel und Feuer regnen von dem Herrn vom Himmel herab auf Sodom und Gomorrha," und Vers 25: „Und er kehrte diese Städte um und die ganze Gegend und alle Einwohner der Städte und das Gewächs der Erde." Von Bedeutung für die Erklärung ist auch Vers 26: „Und sein (nämlich Lot's) Weib schaute hinter ihm zurück und wurde zu einer Salzsäule," sowie Vers 28, worin erzählt wird, dass Abraham, als er am nächsten Morgen sein Angesicht gegen Sodom und Gomorrha wandte, sah, dass „ein Rauch aus der Erde stieg wie der Rauch eines Ofens".

Wenn man sich darauf beschränkt, die Art des Unterganges der Gegend von Sodom und Gomorrha lediglich aus den Bibelworten zu erklären, liegt es nahe, an eine vulcanische Erscheinung zu denken. So geschah es auch früher, und man war darüber so ziemlich einig, dass das Todte Meer, die Stätte, an welcher vordem das sündige Volk von Sodom und Gomorrha seinen Lastern ergeben war, eine rein vulcanische Bildung sei. Anders ist es geworden, seitdem man sich nicht mit dem Bibeltexte allein begnügte, sondern auch die Oertlichkeit untersuchte, worauf sich jener bezieht. Allerdings lassen verschiedene Erklärer die vulcanistische Hypothese auch heute noch nicht ganz fallen, doch herrscht wenigstens in der Hauptsache Uebereinstimmung, dass Sodom und Gomorrha durch ein Erdbeben vernichtet worden seien. Auch Professor Diener vertritt die letztere Ansicht, aber nicht, ohne die Möglichkeit zuzugeben, dass mit dem Erdbeben auch der Ausbruch eines Vulcans an der Vernichtung der Städte mitgewirkt habe. Er hält eben die beiden Verse 24 und 25 strenge auseinander und bezieht jeden auf ein anderes Ereigniss. Die Umkehrung der Städte und der ganzen Gegend, wovon im Vers 25 die Rede ist, ist die Wirkung eines Erdbebens, in dessen Folge das Grundwasser, wie es bei heftigen Erdbeben oft der Fall ist, hervortrat und die Gegend überfluthete, nachdem es ein Nachsinken des Bodens bewirkt hatte; so wurde das Thal Siddim in jenen Salzmorast verwandelt, der als südliches Anhängsel des Todten Meeres erscheint, während Zoar, wohin Lot mit seinen Töchtern floh, auf festem Felsen am Gebirge lag und, wenngleich nicht vom Erdbeben, so doch von dessen grausigen Folgen verschont blieb. Das atmosphärische Phänomen des Schwefel- und Feuerregens aber, dessen im Vers 24 gedacht ist, lässt sich nach Professor Diener ohne Zwang als eine vulcanische Erscheinung deuten. Man wisse nicht nur, dass heftige Erdbeben den Ausbruch eines lange Zeit ruhenden Vulcans veranlassen können, sondern auf der Ostseite des Todten Meeres seien auch vulcanische Bildungen zu beobachten, weshalb es also nicht unwahrscheinlich sei, dass das Hochland von Moab noch in der historischen Zeit von dem Ausbruche eines Vulcans heimgesucht wurde. „Mit jähem Schlage zerrissen die Massen, welche die Oeffnung des Kraters verstopften, ein Theil wird herausgeschleudert, fällt als glühende Rapilli und Aschenregen auf die Umgebung nieder, und eine mächtige Wolke von Wasserdampf steigt aus dem frei gewordenen Schlot in die Höhe. Das ist jene Rauchsäule, die Abraham von der Randkante des Plateaus bei Hebron im Osten aufsteigen sieht, ‚gleich der Rauchsäule aus einem Schmelzofen', und welche die ganze Gegend der Pentapolis seinen Blicken entzieht, so dass er glaubte, sie rühre von einem Brande der Städte her." So sucht Professor Diener einerseits dem Wortlaute des Bibeltextes und andererseits den Ergebnissen der örtlichen Untersuchung im südlichen Gebiete des Todten Meeres gerecht zu werden, und man darf diesem Erklärungsversuche die Anerkennung umsoweniger versagen, als er in discutirbarer Form gegeben erscheint und Möglichkeiten nicht als Thatsachen hinstellt.

Interessant ist, dass dagegen Blanckenhorn entschieden behauptet, dass die Darstellung des biblischen Berichtes nur auf ein Naturereigniss, nämlich auf ein Erdbeben bezogen werden kann, dass also von dem Ausbruche eines Vulcans keine Rede sein kann. Zu diesem Ergebniss ist Blanckenhorn auf Grund eingehender geologischer Untersuchungen an Ort und Stelle gelangt, und das anschauliche Bild, das er von der Entstehung und Geschichte des Todten Meeres in der Vorzeit entwirft und von dessen Veränderung und Zustand in der historischen Zeit gibt, lässt uns seine Behauptung keineswegs als gewagt erscheinen. Wir wollen nun seinen Ausführungen in kurzen Strichen folgen.

Die Umgebung des Todten Meeres ist aus Felsarten zusammengesetzt, welche hauptsächlich der geologischen Formation der Oberen Kreide angehören, d. i. der kalkigen Niederschläge aus dem Kreideocean, die sich mit Hilfe der kalkigen Schalen verschiedener Thiere, Korallen, Muscheln, Schnecken etc. bildeten, und aus welchen sich dort, wo eine grosse Menge von Leichen fettreicher Thiere (Fische, Muscheln) sich anhäufte, durch die Zersetzung des Fettes reiner Asphalt und Petroleum ausscheiden konnten. Gegen das Ende der Tertiärzeit, in welcher sich das Meer ganz und für immer zurückzog, barst vermöge der grossen Spannung des Erdinnern die Erdkruste, und es entstand auf der vordem einförmigen Ebene ein System von Spalten, das in der Richtung von Süden nach Norden verlief. Wo das Wasser des Meeres in die neuentstandenen Tiefen dringen konnte, bildeten sich grabenförmige Meerestheile, wie das Rothe Meer, der Golf von Suez und der von Akaba, und auf dem Festlande entstanden langgestreckte Thalzüge und trogartige Seebecken ohne Abfluss, wie der Nyassa-, Tanganjika-, Baringo- und Samburusee in Afrika und das Todte Meer mit dem Jordanthale oder Ghor in Palästina. Das Todte Meer und Ghor ist der tiefste Einsturz auf der ganzen Erde.

Das Todte Meer ist nicht der Rückstand eines ehe-

[1]) *Blanckenhorn Max*: Das Todte Meer und der Untergang von Sodom und Gomorrha. Mit einer Karte und 18 Bildern. Berlin, D. Reimer, 1898. 8°. 44 SS.

maligen Meerestheiles, sondern entstand aus der Ansammlung atmosphärischer Niederschläge in der diluvialen Eiszeit. Zur damaligen Zeit war es ein etwa 300 *km* langer Binnensee, also beiläufig viermal so lang, als das heutige Todte Meer in seiner ganzen Ausdehnung von Süden nach Norden misst, das nur 73 *km* lang ist, und sein Spiegel lag noch um ca. 30 *m* höher, als der des heutigen Mittelmeeres. Da der See seine Speisung aber auch durch unterirdische Zuflüsse, nämlich aus den aus der aufgebrochenen Erdrinde strömenden Thermen erhielt, so wurden seinem Wasser nicht nur verschiedene Salze und Gase, wie z. B. Schwefelwasserstoff, zugeführt, sondern auch Asphalt und Petroleum. In jener ersten Zeit war das Wasser des Todten Meeres noch süss, und erst in einer darauf folgenden Epoche grosser Trockenheit (erste Interglacialzeit) bildete sich durch Rückzug und Concentration der Gewässer eine Salzlauge, aus der sich am Boden des Sees Gyps und das Steinsalz des heutigen im Süden des Sees gelegenen Dschebel Usdum (Berg von Sodom) niederschlug. Während der Seespiegel damals noch um 100 *m* höher lag als heute, und der Boden des Sees eine geringere Tiefe hatte, fand in der zweiten und dritten Periode der Eiszeit, welche sehr niederschlagsreich waren, wieder ein Ansteigen des Spiegels statt, und der Grund des Sees wurde wohl durch neue Einstürze im heutigen Nordbecken tiefer. Gegen Ende der ganzen Diluvialperiode, als die Thätigkeit der Thermen vielleicht ihren Höhepunkt erreichte, fanden in der Umgebung der südlichen Hälfte des Todten Meeres Ergüsse von Asphalt und anderen brennbaren Kohlenwasserstoffgemengen statt, so dass es förmliche Asphalt- oder Pechbrunnen gab, und anderentheils setzten die Schwefelthermen, wo sie nicht unter dem Wasser, sondern an der Luft an den Ufern hervortraten, mineralischen Schwefel ab. Das ist der Charakter des Todten Meeres vor der historischen Zeit, also noch lange vorher, ehe Menschen im Jordanthale wohnten, lange vor der Gründung der Städte Sodom und Gomorrha.

Erst als in der Alluvialzeit, einer Trockenperiode, die Seegewässer sich wieder zurückzogen und ein Theil des Seebeckens trocken gelegt wurde, gruben die in dieses einmündenden Flüsse eine tiefe Rinne, und erst von da an, als das Jordanthal im Norden ausgewaschen und wie das Thal Siddim im Süden fruchtbares Land geworden war, erst in dieser Zeit tritt der Mensch in jenem Gebiete auf und bevölkert die am Thale Siddim entstehenden Städte Sodom, Gomorrha, Adama und Sebojim. Betrachten wir eine kartographische Darstellung des Todten Meeres, so finden wir dieses durch eine im Süden gelegene Landzunge, die vom Ostufer nach Westen und nach Norden in das Wasser hineinreicht, die Lisanhalbinsel, in zwei ungleich grosse und auch ungleich tiefe Theile getheilt. Während der beiläufig fünf- bis sechsmal grössere nördliche Theil eine Maximaltiefe von 399 *m* unter dem Seespiegel oder 793 *m* unter dem Mittelmeer hat, zeigt das von der Halbinsel El-Lisan südlich gelegene kleinere Stück die geringe Tiefe von 6 *m*, und dieses Stück ist es, an dessen Stelle vordem das fruchtbare Thal Siddim mit den Städten Sodom und Gomorrha lag; das grosse Nordbecken des Todten Meeres war, wie schon aus den vorhergegangenen Bemerkungen hervorgeht, schon längst mit Wasser gefüllt und hatte auch schon längst den ihm noch heute eigenen specifischen Charakter, ehe das Thal Siddim mit Sodom und Gomorrha in die Tiefe stürzte und unter Wasser und Sumpf verschwand. Dass das kleinere Südbecken eine spätere Bildung ist, lässt sich aus seinen Uferverhältnissen erkennen, die ganz andere sind, als jene am Nordbecken; es fehlen nämlich seiner Umrahmung jene geologischen Gebilde, welche die unterste der gegen das Todte Meer hin abfallenden Terrassen im Norden charakterisiren. „Heutzutage fehlen die Diluvialablagerungen speciell der Niederterrasse auffallenderweise in der Südumrahmung des Sees. An ihrer Stelle liegt ein niederer Salzsumpf, eine echte Alluvialfläche, die im Norden in eine seichte Seebucht von 0—6 *m* Tiefe übergeht. Diese ganze Partie erweckt unbedingt den Eindruck einer späten Bodensenkung, der noch erhöht wird durch den schroffen und directen Abfall der diluvialen Hochterrasse in der westlichen und südlichen Umrandung der Sebcha (des am Südufer des Todten Meeres gelegenen und mit diesem unmittelbar zusammenhängenden Salzmorastes) zur Alluvialfläche, ohne Vermittlung der sonst sich einschiebenden Niederterrasse. Am auffallendsten wird das an der Ostseite des Salzberges (Dschebel Usdum). Das plötzliche Zutagetreten eines jugendlichen horizontalen Steinsalzlagers an einem Bergabhang hat nirgends ein Beispiel auf der Erde und kann nur durch einen relativ späten Abbruch der ganzen östlichen Fortsetzung des Berges erklärt werden. So stellt sich also vom geologischen Standpunkt der Untergang einer alten Culturoase an dieser Stelle als höchst wahrscheinlich und zwar in folgender Weise dar. Es war eine der letzten Katastrophen, die mit dem Einsinken des Grundes des Ghor in Zusammenhang standen, ein Erdbeben, bei dem die ganze von Diluvialablagerungen bedeckte Thalebene vom Südende der Sebcha bis zur Lisanhalbinsel im Norden und vom Dschebel Usdum im Westen bis zur Oase es-Safije im Osten einsank, und zwar theils bis fast zum Niveau des nördlichen Sees, theils noch einige Meter tiefer. Zwischen dem neuen Einsturzgebiet und dem bisherigen See blieb noch ein Streifen Landes, die heutige Lisanhalbinsel, stehen. Doch entstand eine directe Verbindung beider Depressionen im Nordwesten des Sodombeckens, indem der ehemalige Zusammenhang zwischen dem Dschebel Usdum und der Südspitze der Lisanhalbinsel unterbrochen und dieses Randstück der Hochterrasse mit in die Tiefe gerissen wurde. Durch diese breite Pforte brachen nunmehr die Gewässer des bisherigen Binnensees mit Gewalt in die neue Depression.“ So erklärt Blanckenhorn den Hergang der Vernichtung von Sodom und Gomorrha und schliesst daran die gewiss ebenfalls annehmbare Bemerkung, dass die göttlichen Warnungen, die Lot zutheil wurden, jene kleineren, mit unterirdischem Getöse verbundenen Erdstösse gewesen sein mögen, die der eigentlichen Katastrophe als drohende Anzeichen vorausgingen und von Lot, der als Nomade auf Naturerscheinungen zu achten gewohnt war, auch richtig gedeutet wurden.

Haben wir sonach eine Erklärung des Ereignisses, das nach dem Berichte der Bibel die Städte und die ganze Gegend umkehrte, so fehlt uns nur noch die Deutung der Erscheinung des Schwefel- und Feuerregens. Auch dafür gibt Blanckenhorn eine Erklärung, welcher man sich beistimmend anschliessen kann. Durch den Einsturz des Landes zwischen Gebirgsspalten wurden diese geöffnet, und die in der Tiefe eingeschlossenen beweglichen flüssigen und gasförmigen Massen, Thermen, Petroleum, Asphalt, Kohlenwasserstoff- und Schwefelwasserstoffgase wurden durch den Druck des sinkenden Erdreichs in die Höhe gepresst. Dass sich bei der dabei stattfindenden Reibung die brennbaren Stoffe leicht entzünden konnten, ist ebenso naheliegend wie die Wahrscheinlichkeit, dass, was bei Erdbeben oft der Fall ist, auch elektrische Entladungen in der Atmosphäre dazukamen. „Auf diese oder jene Weise gerieth die ganze Luft über den Spalten und mit ihr dann die ausgeflossenen Asphalt- und Petroleummassen in Brand, so dass ein ungeheures Flammenmeer die Gegend bedeckte, bevor noch die von Nordwesten hereinbrechenden Fluthen des Binnensees die tieferen Stellen einnehmen und hier wenigstens das Feuer wieder löschen konnten. Die Verbrennung der Kohlenwasserstoffe ging unter Rauchbildung, die des Schwefelwasserstoffes unter Schwefelgeruch von schwefeliger Säure vor sich. Das ist der überlieferte Schwefel- und Feuerregen, aus dem ein Rauch aufstieg, wie ein Rauch vom Ofen, den Abraham von dem Gebirge in der Gegend bei Hebron erblicken konnte.

JEDNOTA K POVZBUZENI PRUMYSLU 91 V CECHACH

Von dem Ausbruche eines Vulcans oder dem Ergusse eines glühenden Lavastromes unter den Füssen der Sodomiter sieht also Blanckenhorn vollständig ab, und er weist auch mit Nachdruck darauf hin, dass es auf der West- und Südseite des Todten Meeres Lavamassen, vulcanische Schlacken und Asche überhaupt nicht gibt.

Wenn wir zum Schlusse noch des in eine Salzsäule verwandelten Weibes Lots gedenken wollen, so kann auch für diese Ueberlieferung die ihr zugrunde liegende Thatsache beigebracht werden. Im Süden des Todten Meeres, und zwar an der Westseite des erst nach dem Untergange von Sodom und Gomorrha entstandenen Seebeckens liegt der Dschebel Usdum, der Berg von Sodom, ein Salzberg, der auf seiner Ostseite im unteren Drittel aus reinem Steinsalz besteht. Gerade auf dieser Seite, wo das reine Steinsalz vorherrscht, lösen sich von dem Salzberge durch Verwitterung und chemische Auflösung einzelne prismenförmige Steinsalzblöcke ab, die dann in ihrer Isolirung aus der Ferne leicht für menschliche Gestalten, besonders für Frauen angesehen werden können. Der Zusammenhang dieser natürlichen Erscheinung mit der Ueberlieferung ist also leicht herzustellen. Zu bemerken ist nur, dass bei der Abhängigkeit dieser Bildungen von äusseren und inneren Umständen sowie bei der Vergänglichkeit des Stoffes, aus dem sie bestehen, ein häufiger Wechsel in dieser Erscheinung eintritt, so zwar, dass manchmal gar keine Frau Lots zu sehen ist, während zu anderer Zeit wieder die Frauen Lots in grösserer Anzahl beisammen dort stehen. *F.*

DIE DEUTSCHEN SCHUTZGEBIETE BEI BEGINN DES JAHRES 1899.

III.

Deutsch-Neuguinea.

Das Schutzgebiet auf Neuguinea (Kaiser Wilhelms-Land, Bismarck-Archipel), welches demnächst voraussichtlich unter die Landeshoheit des Reiches treten und in dessen Verwaltung übergehen wird, ist den Bahnen einer geregelten wirthschaftlichen Entwicklung weiter gefolgt und hat in Bezug auf Gewinnung und Absatz seiner Bodenproducte einen ungehinderten Fortgang genommen. Aus den vorgelegten Berichten geht hervor, dass in Kaiser Wilhelms-Land die Tabakcultur, welche ein gutes Product liefert, etwas nachgelassen hat, dagegen die Baumwollcultur grosse Fortschritte macht und mit anderen Nutzpflanzen, wie Liberia-Kaffee, Kapok, Ramie, Versuche in grossem Maassstabe angestellt werden. Die sicherste Capitalsanlage scheint zur Zeit die eifrig betriebene Anpflanzung von Cocospalmen zu sein. Stephansort nimmt unter diesen Umständen sehr an Bedeutung zu, doch wird Friedrich Wilhelms-Hafen wegen seiner günstigen Hafenverhältnisse weiter gehalten werden müssen. Im Bismarck-Archipel hat besonders der Baumwollbau grosse Fortschritte gemacht, Ende October waren 431 *ha* mit Baumwolle bepflanzt, welche bekanntlich ein recht gut bewerthetes Product liefert. Die Gesundheitsverhältnisse der Europäer und Kulis haben sich auf Kaiser Wilhelms-Land gebessert, noch günstiger steht der Bismarck-Archipel da, wo Malaria nur in leichter Form auftritt. Die erhebliche Abnahme der Malariaerkrankungen unter den Arbeitern bildet nach der Ansicht des leitenden Arztes den Beweis für seine Behauptung, dass Neuguinea und besonders Stephansort seinen Ruf, hervorragend ungesund zu sein, endlich verlieren werde. Sehr erfreulich ist, dass im Bismarck-Archipel auch das von Privaten mit Baumwolle und Cocospalmen bebaute Land stetig zugenommen hat; es sind heute bereits über 1200 *ha* bepflanzt; die Ausfuhr hat sich nur in Trepang gehoben. Im Bismarck-Archipel wohnen 148 Europäer, darunter 62 Deutsche und Engländer. Die culturellen Anlagen der beiden Hauptplätze von Kaiser Wilhelms-Land, Friedrich Wilhelms-Hafen und Stephansort, zeigen ein fortschreitendes Gedeihen ihrer Pflanzungen. An ersterem Orte lieferten die Plantagen 6000 Cocospalmen und gegen 3000 Kapokbäume sowie 100 junge Cacaopflänzlinge dem Ausfuhrhandel. Daneben wurde die Holzgewinnung eifrig betrieben und einige hundert Mangrovestämme abgeführt. Stephansort ist eine Hauptstätte der Tabaksproduction. Im Jahre 1898 gingen von dort einige 60.000 Pfund Producte eigener Zucht auf den Markt. Auch Baumwolle ward hier reichlich gewonnen, freilich hauptsächlich dank dem Umstand, dass die Eingeborenen sich zu Hilfsleistungen bei der Blattbestellung verstanden. Diese Arbeiter kommen mit Weib und Kind herbei, helfen tüchtig bei dem Einsammeln der Wolle und kehren mit sehr bescheidenem Lohnanspruche nach ihrer Heimat zurück. Weder der Kaffee noch die Baumwolle können indess in den Südseebesitzungen mit der Cocosnuss concurriren, dieselbe bleibt das Hauptexporthandelsobject.

Der europäische Plantagenbetrieb hat sich im Wesentlichen um Stephansort concentrirt. In der zuerst an der Astrolabe-Bai begründeten Station Constantinhafen werden nur die vorhandenen Cocospalmenbestände gepflegt, aber nicht erweitert. Die Station Erima, welche durch eine Feldbahn mit Stephansort verbunden ist, dient besonders als Landungsplatz mit Speichern und Lagerräumen. Die abgeernteten Tabakfelder von Erima werden jetzt gleich denen von Stephansort mit Cocospalmen, Baumwolle und Kaffee bepflanzt. Im Ganzen waren in Stephansort etwa 1000 *ha* urbar gemacht, die aber von Jahr zu Jahr vermehrt werden. Das frische Land trägt ein-, auch zweimal Tabak, um dann mit anderen Culturen besetzt zu werden. Gute Wege, zweckmässige Gebäude, ein bis ins Kleinste hinein geordneter Betrieb machen einen äusserst günstigen Eindruck. Stephansort ist jetzt der Sitz der Hauptverwaltung, wozu es sich auch seiner centralen Lage und seines relativ gesunden und angenehmen Klimas wegen vorzüglich eignet.

Ueber eine in ethnographischer Beziehung interessante Forschungsreise in das Hinterland der Station Stephansort berichtet der mit der Ausführung derselben betraute Marineofficier über die Sitten und Gebräuche der dortigen Einwohner Nachstehendes:

Die Eingeborenen im Binnenlande von Stephansort haben kein fest geordnetes Gemeinwesen unter einem gemeinsamen Oberhaupt. Häuptlinge gibt es nicht. Dagegen bestehen kleine Familienverbände mit einem Familienoberhaupt. In einen solchen Familienverband können Fremde aufgenommen werden, Kinder durch Adoption, junge Männer und Witwen durch Heirat, doch werden solcherweise Aufgenommene immer unterschieden von den Alteingesessenen. Mehrere Familienverbände bilden gewöhnlich eine Dorfgenossenschaft, welche eigentlich nur ein religiöses Motiv verbindet, nämlich der allen Papuas in der Astrolabe-Bai gemeinsame Geheimcult, bekannt unter dem Namen Asa. Der Platz, auf welchem die mit dem Geheimcult verbundenen Feierlichkeiten stattfinden, ist Gemeingut des ganzen Dorfes, ebenso das auf diesem Platze errichtete Haus. Dagegen sind die im Asa-Haus aufbewahrten Gegenstände (Masken, Hörner, Klappern) Privateigenthum.

Die Plantagen der Eingeborenen werden angelegt entweder von der ganzen Dorfgenossenschaft oder von dem einzelnen Familienverbande, selten von der einzelnen Familie. Gemeinschaftlich geschieht die Arbeit des Bäumefallens, Rodens und Brennens in den Plantagen; dann aber werden dieselben in Parcellen getheilt und diese den einzelnen Familien angewiesen. Die Parcellen werden durch Gräben oder quergelegte Baumstämme abgegrenzt. Die Früchte, Taro, Yams, Maniok, Zuckerrohr, Gurken, Mais, welche der Eingeborene auf seinem ihm zugewiesenen Stück Feld zieht, gehören ihm und seiner Familie, nur ist er verpflichtet, bei Festlichkeiten im

Familienverbande davon einen Theil beizusteuern. Stirbt er, so wird der grösste Theil des Vorrathes bei dem manchmal mehrere Wochen dauernden Trauergelage von den betrübten Verwandten und Freunden aufgegessen; der etwa überbleibende Rest gehört der Witwe und den Kindern. Obwohl der Landbesitz Gemeingut des Familienverbandes ist, so gehören doch die auf demselben stehenden Fruchtbäume den einzelnen Personen.

Den grössten Werth haben in den Augen der Eingeborenen die Schmucksachen, als da sind: die Armbänder, der Tanzschmuck, Brustschmuck, Kopfschmuck und die zu mancherlei Schmucksachen verwendeten Hundezähne.

Kiautschou.

Zum Schluss ist noch eines Schutzgebietes zu gedenken, welches Deutschland seit kaum länger als Jahresfrist in Ostasien zu dem Zwecke in Besitz genommen hat, um dadurch dem berechtigten Wunsche Erfüllung zu geben, gleich anderen Mächten einen Stützpunkt für Handel und Schiffahrt in den chinesischen Gewässern zu erwerben.

Es ist dies die Kiautschoubucht, der geeignetste Ausgangspunkt für die Entwicklung deutscher Interessen durch Bau von Eisenbahnen, Ausbeutung von Minen und Förderung des Handels, weil man dort einen ganz neuen Theil Chinas, und zwar einen stark bevölkerten aufschliessen, und den Verkehr nicht nur aus der Provinz Schantung, sondern auch aus weiteren Gebieten dahin lenken kann. Ein grosser Theil dieses Verkehres ging früher über Tientsien und stockte jeden Winter mehrere Monate in Folge des Eises. Unter der Voraussetzung der Eisfreiheit der Bucht von Kiautschou kann ein gleichmässiger Export von dort stattfinden, zumal der Landweg dorthin erheblich kürzer sein würde als der nach Tientsin oder Tsihifu,

Die Bevölkerung besteht ausschliesslich aus Landbewohnern. Ueber die Zahl der Bewohner des Gebietes lässt sich bis jetzt noch keine genaue Schätzung machen; sie ist auf 60.000—80.000 Köpfe zu veranschlagen.

Hauptnahrungszweige sind Fischfang und namentlich Ackerbau. An Vieh wird nur eine für den Geschmack des Europäers nicht geniessbare Art von Schweinen in grösserem Maasse gezüchtet. Rindvieh und Schafe zur Deckung des Fleischbedarfes für die Besatzungstruppen u. s. w. kommen weiter aus dem Innern her.

In Tsintau, Nükukau, Zanlau, Schatzekau und Tapatau sind einige chinesische Kaufleute ansässig, die den Waarenverkehr mit anderen Plätzen der chinesischen Küste unterhalten. Ausfuhrgut ist Schantung-Kohl, Erdnüsse, Walnüsse, Bohnenkuchen, Bohnenöl, Melonensamen, Nudeln, gesalzene Schweine, Aepfel, Birnen und anderes Obst. Einfuhrwaaren kamen bis jetzt hauptsächlich aus Shanghai und Ningpo; aus ersterem Platze Rohbaumwolle und einige Baumwollwaaren, aus Ningpo Papier, Bambuswaaren; Zucker wurde ferner aus dem Süden, Bauholz vielfach aus Korea bezogen.

Grossen Umfang hatte der Waarenaustausch bis zur Zeit der deutschen Besitzergreifung nicht angenommen. Europäische Artikel waren mit Ausnahme der genannten Baumwollwaaren und Streichhölzer so gut wie unbekannt. Die in der Kiautschoubucht anlaufenden Dschunken brachten neben ihrer sonstigen Ladung wohl hie und da eine Kleinigkeit mit.

Die Bevölkerung zeichnet sich durch Ordnungsliebe und Genügsamkeit aus. Bei der Besitznahme des Platzes fand sich ein kleiner Stamm Arbeiter in Tsintau vor, die mit der Errichtung einer Landungsbrücke beschäftigt waren; sie waren in Tsintau nicht ansässig. Da die Bevölkerung keine Lust zeigte, sich als Handwerker und Handlanger verwenden zu lassen, so wurde der vorgefundene Bestand in die Dienste des Gouvernements genommen; erst später gelang es, im Pachtgebiete ansässige Bauern zur Arbeit zu bewegen. Bei der den Chinesen innewohnenden Trägheit hat es nicht an Zeiten gefehlt, wo kleinere Stockungen in den Arbeiten durch einfaches Versagen der angeworbenen Kräfte eintraten. Im Allgemeinen hat die Bevölkerung sich jedoch sehr gut in den Wechsel der Verwaltung gefunden; einige haben sich bereits als Handwerker einigermaassen eingelernt.

Jedes Fleckchen Land, und sei es noch so klein, ist bebaut; jeder Grashalm und jedes verdorrte Reisig wird sorgsam im Winter von Rainen und Wegen abgekratzt und zur Feuerung verbraucht. Neben einer Art Zwergkiefer, deren Zweige im Winter abgehauen werden, gibt es kein Brennmaterial; der arme Mann begnügt sich mit den Stengeln des Kauliang (Sorghum) und dem vom Acker gesammelten Unkraut. Gerste und Weizen wird nicht gesäet, sondern gepflanzt; die einzelnen Pflanzen stehen in kleinen Häufchen auf den Feldern; die Löcher, in die die Pflanzen gesetzt werden, erhalten vor der Bestellung des Feldes eine Handvoll Dünger, der den Winter über vor jedem Hause in grossen Composthaufen gesammelt und aufgestapelt wird. Anfangs Februar beginnt bereits die Arbeit auf den Feldern. Der Knoblauch wird gepflanzt. Im April werden Hirse- und Maisfelder bestellt; Hanf und Sellerie werden gepflanzt, die Weiden schlagen aus; Aprikosen-, Pflaumen-, Aepfel- und Birnbäume stehen in voller Blüthe. Die Bergabhänge und Steine sind bedeckt mit Veilchen und wilden Tulpen; die Rosenhecken belauben sich; die braungelbe Erdschicht der Anhöhen verschwindet unter dem grünen Ueberzug von Gras. Der Mai bringt den Winterweizen zur Reife; gesäet werden Reis, Hülsenfrüchte, Sesamum, die süsse Kartoffel wird eingesetzt; es folgen Melonen und ihre Abarten; auf dem Markt erscheinen die ersten Kirschen und Erbsen, die Weinreben treiben, der Sauerampfer steht in Blüthe. Der Juni ist der erste Erntemonat. Weizen und Gerste werden aus den Feldern gezogen und eingebracht; Aprikosen, Pfirsiche und Pflaumen werden zum Verkaufe ausgeboten; das Grün der Granatenbäume verschwindet unter der Menge rother Blüthen; mit Bohnen und Hülsenfrüchten, Mais, Hanf und dergleichen werden die ihrer Winterfrucht baren Felder neu bestellt. Der Juli bringt Aepfel und Birnen; Buchweizen und Rüben werden gesäet. Im August wird der Hanf ausgerissen, Kohl gepflanzt; Quitten, Walnüsse und die besseren Aepfelsorten werden gesammelt. Nach der fruchtbaren Regenzeit folgt im September die grösste Jahresernte; der Reis ist reif, Hirse und Sorghum werden für den Winterbedarf eingebracht und auf den Dorfmühlen zermahlen; Mais, Bohnen, Sesamum, Erbsen werden gepflückt, Trauben auf dem Markte feilgehalten. Im October wird der Buchweizen reif; an Früchten erscheinen noch Citronen, Datteln, Kastanien, Erdnüsse werden gesiebt, und die Besorgung der Felder mit Wintersaat, Gerste und Weizen erfolgt.

Wälder finden sich im Pachtgebiete nicht; grosse Sorgfalt wird allein auf die Kieferanpflanzungen verwendet, deren Zweige das Hauptbrennmaterial für den Winter abgeben.

Das Schutzgebiet bietet für den deutschen Landbauer keinen Raum, nicht zur Agricultur, sondern zu Handels- und Industriezwecken ist das Territorium erworben worden. Die Felder, die jetzt mit Saaten bestellt sind, zu Forsten umgestalten zu wollen, würde ebenfalls wirthschaftlich falsch sein. Doch empfiehlt sich eine Anpflanzung von Laubbäumen, schon um die natürlichen Schönheiten des Platzes zu rechter Wirkung zu bringen. Da die gesundheitlichen Verhältnisse von Tsintau gute sind, dürfte der als Geschäfts- und Badeort sich lebhaft entwickelnde Platz als Erholungsort für die in den südlicheren Häfen erkrankten Europäer, wenigstens im Frühling und Herbst dienen können. *St.*

KLONDYKE.

(Aus dem Berichte des k. und k. Consulates pro 1898 in Montreal.)

Das Vorhandensein von Gold in Klondyke war schon seit langen Jahren bekannt; die unwirthsame Gegend und der gänzliche Mangel an Verkehrsstrassen waren jedoch einer rationellen Entwicklung der Goldwäscherei hinderlich gewesen, und bis vor Kurzem liessen sich nur wenige der Abenteuerlichsten dorthin locken. Die gegenwärtige Bedeutung und der jetzt weltverbreitete Ruf dieses Gebietes, anbetrachts des beinahe magisch erscheinenden Reichthums, verdienen indessen eine eingehendere Berichterstattung über diese Goldfelder.

Der Yukon-District der Nordwest-Territorien, welcher im Juni 1895 zum erstenmale officiell begrenzt wurde, liegt zwischen dem 60. Breitengrade und dem nördlichen Polarmeer einerseits und der Grenze von Alaska und der Wasserscheide des Yukon- und Mackenzie-Flusses andererseits. Dieses Areal umfasst rund 125.000 Quadratmeilen, reich an Flüssen und Creeks, deren Länge zusammengenommen etwa 1400 Meilen beträgt und an welchen das Gold sich in mehr oder minder grossen Quantitäten vorfindet. Die Gegend war ursprünglich sehr spärlich bevölkert von vereinzelten Indianerstämmen, welche soweit noch nicht in einem vertragsmässigen Verhältniss zur canadischen Regierung stehen.

Die ersten Weissen, welche bereits in den Vierzigerjahren hier auftraten und betreffs Eintausches von Pelzen verschiedene trading posts errichteten, waren die Beamten der Hudson Bay Company, späterhin auch die der Alaska Trading Company, welche vielfach die internationale Grenze überschritten und den Yukon hinauf in canadisches Gebiet eintraten. Bei diesen Gelegenheiten wurde das Vorhandensein von Gold bekannt; indessen die praktische Ausbeutung fing erst in den Jahren 1885—1887 an, Dimensionen anzunehmen, welche die canadische Bundesregierung veranlassten, ihre Landmesser dorthin zu entsenden, um die internationale Grenze zwischen Canada und Alaska festzustellen.

Das Interesse der allgemeinen Bevölkerung wurde jedoch erst erweckt, als im Jahre 1894 die Goldwaschungen eines verhältnissmässig kleinen Areals am Klondyke-Flusse ein Resultat von 300.000 $ ergaben. Es existirten damals verschiedene kleinere Mining camps, zusammengesetzt aus Amerikanern, welche den Yukon-Fluss heraufgekommen waren und sich um die internationale Grenze nicht viel kümmerten. Inzwischen war die North American Transportation and Trading Company ins Leben getreten als Concurrentin der Alaska Trading Company, und diesen beiden Gesellschaften fiel die Versorgung der verschiedenen Mining camps zu, da sie die Flussschiffahrt auf dem Yukon-Strom monopolisirten. Nun lagen aber diese Mining camps auf canadischem Gebiet, so dass der canadischen Regierung in Ermanglung der Anwesenheit ihrer Beamten die Zolleinnahmen auf die Lebensvorräthe gänzlich entfielen. Ausserdem herrschte vollständige Gesetzlosigkeit, insofern diese camps ausserhalb der Jurisdiction der Alaska - Staatsverwaltung lagen und eine canadische Staatsverwaltung einfach nicht existirte. Deshalb übernahm die canadische Bundesregierung im Juni 1895 durch Entsendung des nöthigen Beamtenpersonals unter Leitung eines Commissärs des Districtes und unterstützt von einer Abtheilung berittener Polizei die effective Verwaltung, und es traten nun geregelte sociale Verhältnisse ein. Die rasch sich vermehrenden Mining camps wurden gänzlich frei von der anderwärts unter ähnlichen Verhältnissen auftretenden Zügellosigkeit, was um so erstaunlicher ist, wenn man die Zusammensetzung derselben aus den denkbar verschiedensten Elementen des abenteuerlustigen Stromes in Berücksichtigung zieht und ferner in Betracht nimmt, dass der District 3000 Meilen von dem Centralsitz der Regierung entfernt liegt, von welchen die letzten 500 Meilen durch die enormen Beschwerlichkeiten der Uebersteigung von Gebirgen den so verwalteten Bezirk ipso facto isoliren.

Der Umstand, dass die Mehrheit der Goldgräber fremder Nationalität angehört, so dass sie das erworbene Gold bei Rückkehr in die Heimat mit sich fortnimmt, und dass ferner bei Ausschluss der rationellen Betreibung von Landwirthschaft eine dauernde Besiedelung dieser Strecken nicht denkbar ist, bedingte natürlich die Selbsterhaltung der Yukon-Verwaltung, welche durch Belegung einer royalty in der Höhe von 10 Percent auf den Bruttoertrag der Goldwäschereien realisirt wurde. Dass es jedoch möglich war, bei einer fremdnationalen Bevölkerung in den gänzlich isolirten Districten die Zahlung einer derartigen royalty wirklich durchzuführen, zeugt eben von der guten und weisen Verwaltung, welche das bessere Element der Bevölkerung trotz der Unpopularität der royalty derart zur Mitwirkung heranzwang, dass es sogar gelang, das „rowdy" Element so ausreichend zu zügeln, um in kurzer Frist die Sabbathruhe einführen zu können.

Der Hauptsitz der Verwaltung ist in Dawson, am Zusammenfluss des Yukon und des Klondyke, eine Stadt oder vielmehr der Sammelplatz der verschiedenen umliegenden mining camps, mit schätzweise 20.000 bis 25 000 Bewohnern.

Das erste Augenmerk der Regierung lenkte sich auf die Herstellung besserer Verkehrsstrassen mit möglichster Berücksichtigung der natürlichen Wasserwege ausserhalb des durch Alaska fliessenden Yukon. Die Ueberland-Route von Edmonton in dem Provinzialbezirk Assiniboia erwies sich als zu beschwerlich; dahingegen wurden die Wege in Skagnag und Dyea, beide am Ausfluss des Lynn-Canals, bald soweit passirbar gefunden, dass die Entfernung nach Dawson, etwa 590 Meilen, während des Berichtsjahres verschiedentlich in 14 Tagen zurückgelegt werden konnte. Die Wege sind immerhin äusserst beschwerlich, und Mancher ist den ungeheuren Strapazen erlegen. Ausser einem abenteuerlichen Sinn und Gemüth ist eine gesunde, robuste Constitution erforderlich, um den Goldgräber überhaupt erst einmal in das Eldorado zu bringen.

Ein zu Anfang des Berichtsjahres von der Regierungspartei im Parlament eingebrachter Antrag zur Subvention durch land grants einer Eisenbahn von der Küste bis zum Beginn der Wasserstrasse, etwa 150 Meilen, welcher von der Majorität angenommen worden war, wurde von der Oberen Kammer verworfen. Man ist daher der Realisirung einer den Anforderungen entsprechenden Verkehrsstrasse nur wenig nähergerückt. Bei der gegenwärtigen Unbestimmtheit der internationalen Grenze ist ausserdem die Herstellung einer ganz canadischen Verbindung unter Ausschluss der Edmonton-Route eine Ungewissheit, zumal gerade die Superiorität des Lynn-Canals, welcher für eine derartige Verbindung in Betracht zu ziehen wäre, in Disput steht.

Die Goldwäscherei hat sich soweit ausschliesslich auf die nähere Umgebung von Dawson beschränkt, und zwar hauptsächlich auf den Klondyke-Fluss und die Läufe der Bonanza und Eldorado Creeks. Reiche Goldlager sind indessen an nahezu allen soweit bekannten Flüssen und Creeks entdeckt worden, und muss es lediglich den klimatischen Verhältnissen zugeschrieben werden, dass die Ausbeutung noch nicht allgemeiner geworden ist. Es ist genug von der Ausdehnung der Goldlager bekannt, um die Stabilität der Goldwäscherei im Yukon-District zu garantiren; und nachdem die Erfahrung gelehrt hat, dass der strenge Winter nicht unbedingt prohibitiv auftritt, werden Mittel und Wege schon gefunden werden, um die gegenwärtigen Beschwerlichkeiten jedenfalls theilweise zu überwinden.

Es darf nicht angenommen werden, dass Gold allein den Reichthum des Yukon-Districtes ausmacht; vielmehr ist der Reichthum an anderen Mineralien und Erzen gleichfalls ein ungemein grosser. Von überragender Wichtigkeit ist das Vorkommen von Kohle in verschiedenen Gegenden in grösseren und kleineren Flötzen, umsomehr als die Frage des Brennmateriales eine sehr ernste in Folge des ziemlich beschränkten Holzbestandes werden wird. Letzterer besteht zumeist aus Pechtannen und anderen Nadelhölzern, vermischt mit Birken, Cottonwood, Balsam, Pappeln und Weiden. Die Grösse der einzelnen Bäume ist selbstredend durchgehends gering, da selbst während des Sommers der Boden 3 Fuss unter der Oberfläche meistens gefroren bleibt. Daher ist auch die allgemeine Vegetation trotz der belebenden Sommerhitze eine sehr schwache, und ausser dem vorwiegenden Moos finden sich nur vereinzelte Strecken, wo Gras spärlich gedeiht. Es darf hier allerdings hinzugesetzt werden, dass während des letzten Winters eine Partie von 25 Pferden im Freien genügend Futter fand, was immerhin die Möglichkeiten andeutet. Die rationelle Betreibung von Landwirthschaft scheint jedoch absolut ausgeschlossen und bedingt daher die Einführung sämmtlicher Lebensmittel, was die enormen Kosten des einfachsten Lebensunterhaltes erklärt. Wohl sind versuchsweise Kartoffel und andere Wurzelgemüse angebaut, die zeitweilig bereits im August auftretenden Fröste lassen es jedoch nicht über den Versuch hinauskommen.

Selbst Wild ist nicht zahlreich vorhanden. Nur vereinzelt treten Elenthiere, Hirsche und Bären auf; dahingegen finden sich Fische ziemlich zahlreich in den Gewässern vor.

Man darf aus allem diesen wohl den Schluss ziehen, dass, wenn auch der Reichthum der placer mines den Zuzug nach dem Yukon-District aufrecht erhalten und die transiente Bevölkerung von Goldwäschern für die kommenden Jahre bedeutend anschwellen wird, der sonstige Mineralreichthum des Landes, mit Ausnahme von Kohle, welche für localen Consum die Ausbeutung bedingen muss, noch für lange Jahre gänzlich unverwerthet liegen wird, und selbst die unausbleibliche Entdeckung von Gold in grösseren Depositen als free milling oder smelting ore einstweilen keinen reellen Werth haben kann.

Conservativer Schätzung nach sollen sich jedoch hunderte von Millionen in placer gold dort vorfinden. Wer sich aber mit irgendwelcher Aussicht auf Erfolg in diese unwirthsamen Gegenden hineinwagen will, muss sich darauf gefasst machen, ein kleines Vermögen hineinzustecken gleich von vornherein; denn eine poor men's Goldgrube ist Klondyke nicht.

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Unter dem Vorwande, nach armenischen Agitatoren zu suchen, plündern Abtheilungen der kurdischen Milizreiterei Hamidié in Korza Bulanyk im Sandschak Musch verschiedene armenische Dörfer, darunter die grosse Ortschaft Hoschgeldi, und verüben andere arge Ausschreitungen. Der russische Botschafter Sinowjew führt beim Sultan Beschwerde über diese Ausschreitungen der Kurden im russischen Grenzgebiete. Nach den Darstelluugen von türkischer Seite wird diese Nachricht für falsch erklärt und der Zwischenfall auf einen Gebietsstreit zwischen Angehörigen kurdischer Stämme zurückgeführt; danach entsprechen auch die Berichte über die Sicherheitszustände in den Vilajets Bitlis, Van und Erzerum nicht den Thatsachen, sondern beruhen sie auf Missdeutung der von den Behörden getroffenen Maassregeln gegen verschiedene nicht Armenier betreffende Streitfälle und Unzukömmlichkeiten.

Arabien. Die türkischen Behörden greifen an der jemenischen Küste zwei Segelbarken auf, welche zum Zwecke von Schmuggel die italienische Flagge führen, und bringen sie nach Hodeidah; auf den Einspruch Italiens werden jedoch die beiden Fahrzeuge wieder freigegeben.

Sibirien. Zwischen Vertretern der holländischen und englischen Dampfergesellschaften einerseits und dem Chef der commercielien Section der grossen sibirischen Eisenbahnen andererseits finden Berathungen über die Ausfuhr sibirischer Producte und die Einfuhr ausländischer Producte nach Sibirien statt. Es ist die Errichtung eines Transitverkehres über Perm nach dem Hafen von Archangelsk in Aussicht genommen.

Afghanistan. Gegen den Emir Abdurrahman wird von einem Unbekannten ein Mordversuch verübt, doch geht der Schuss fehl. Der Verbrecher, ein Afghane, vermag sich auf russisches Gebiet zu flüchten. Der Bruder des Emirs, Ishak Khan, soll versucht haben, einen Koch zu bestechen, dass er den Emir vergifte; auch Ishak Khan findet nach der Entdeckung seines Planes eine Zuflucht in Russisch Centralasien.

Indien. Im Districte Bombay ist die Pest wieder im Zunehmen begriffen; in Puna kommen an einem Tage 110 Erkrankungen mit 82 Todesfällen vor.

China. Das Tsungliyamen theilt dem französischen Gesandten mit, dass das französische Consulat Mongtse (Yunnan), das bei den jüngsten Unruhen zerstört wurde, auf Kosten der chinesischen Regierung wieder aufgebaut werden wird. Der französische Gesandte stellt keine weiteren Ersatzforderungen; die Ansprüche für die Verluste Privater werden durch die Ortsbehörde geregelt. — Die in Kaumi ausgebrochenen Unruhen sind fast gänzlich beendigt. Der chinesische Provinzgouverneur hat eine Commission von Beamten berufen, der es zur Aufgabe gemacht ist, in Kaumi die völlige Ordnung wieder herzustellen. — Nach der auf Antrag des französischen Gesandten in Peking getroffenen Verfügung des Tsungliyamen, wonach den Bischöfen der römisch-katholischen Kirche in China der Rang der Generalgouverneure verliehen und überhaupt die Rangverhältnisse der Missionäre geregelt worden sind, weist die deutsche Regierung ihren Gesandten in Peking an, das Tsungliyamen zu einer anderen Verfügung zu veranlassen, durch welche dieselben Vortheile und Vergünstigungen auch den deutschen Missionären in Schantung zugute kommen sollen; die deutsche Regierung nimmt für sich auch das ausschliessliche Schutzrecht über die Missionäre in ihrem Interessengebiete Schantung in Anspruch. Das Tsungliyamen kommt den deutschen Wünschen in beiden Beziehungen nach, so dass die deutschen Missionäre in Schantung jetzt genau dieselben Rechte besitzen wie alle anderen europäischen Missionäre in China, und dass das ausschliessliche Recht Deutschlands auf deren Schutz in aller Form von China anerkannt ist. — Es wird eine russische Schule gegründet, die ausschliesslich den Unterricht in der russischen Sprache pflegen und Chinesen zu sprachkundigen Eisenbahnbediensteten ausbilden soll. Die Lehrer sind Russen; die Schule wird von der chinesischen Regierung unterhalten. — Sämmtliche Gesandten, mit Ausnahme des französischen und des russischen, unterzeichnen vorbehaltlos die abgeänderten Bodenordnungen, die für die Unterstellung des erweiterten Gebietes der internationalen Niederlassung in Schanghai unter die Verwaltung der Municipalität der nichtchinesischen Einwohner erforderlich sind.

Japan. Es treten die Verträge in Kraft, gemäss denen Japan allen westlichen Nationen offen stehen wird, deren Angehörige aber unter den allgemeinen Gesetzen des Landes stehen werden. Aus diesem Anlasse erlässt der Kaiser eine Verordnung, durch die dem Volke befohlen wird, im Verkehre mit Ausländern Höflichkeit und Takt zu beobachten, und eine gleiche Verordnung erlassen

die Mitglieder des Cabinets an die Beamten ihrer Ressorts.

Sumatra. General van Heutsz kehrt in das Hauptquartier Kota Radscha zurück, nachdem er mit zwei Bataillonen einen Marsch durch die an der Nordostküste Sumatras liegenden und sich bis nach Deli herunterziehenden kleineren Staaten, die bis jetzt theilweise noch nie von Europäern betreten wurden, gemacht hat: dabei kam es zu hartnäckigen Kämpfen, wobei beide Theile Verluste an Todten und Verwundeten hatten. In Grossatjeh verhält sich die Bevölkerung ruhig. Durch die Zurücksendung eines Theiles der Besatzungstruppen von Atjeh nach Java wurde der in Pedir noch nicht vollständig gebrochene Widerstand aufs Neue angefacht, und es muss deshalb zu einer zweiten militärischen Action gegen Pedir und die angrenzenden kleinen Staaten geschritten werden.

Philippinen. 30 gefangene spanische Militär- und 17 Civilpersonen werden in Freiheit gesetzt. Die amerikanischen Freiwilligen sind in Folge der schlechten Führung des Feldzuges gegen die Philippiner durch den General Otis entmuthigt, und im eigenen Lager der Amerikaner besteht eine Empörung. Die Eingeborenen von Manila beklagen sich über Gewaltthätigkeiten und Erpressungen, die von amerikanischen Soldaten begangen werden, und Handlungen amerikanischer Grausamkeit beeinflussen die Nichtkämpfer in Manila zu Gunsten des Aufstandes. Das Ende des Krieges ist nicht vorauszusehen, Aguinaldo und einige seiner ersten Führer sollen dem General Otis directe Friedensanerbietungen gemacht haben.

Afrika.

Aegypten. In Alexandrien kommen noch immer Pesterkrankungen vor; der kleinere Theil davon hat tödtlichen Verlauf.

Abessynien. Der Negus Menelik verfügt die förmliche Besitzergreifung des Danakillandes Haussa, über das er schon seit Jahren die Oberhoheit beansprucht und mit dessen Sultan Italien als mit einem selbständigen Herrscher eine Art Schutzvertrag abgeschlossen hat, und theilt es seinem Schwiegersohne, dem muhammedanischen Ras Mikael von Wollogalla zu; dieser soll bereits ein Heer von 5000 Mann dorthin gesandt haben. Damit ist Abessynien auch im Hinterlande von Assab der unmittelbare Nachbar Italiens und grenzt direct an Raheita. — Leontjew wird vom Negus Menelik zum Gouverneur der Aequatorialprovinzen Aethiopiens ausgerufen. Gleichzeitig wird die Société anonyme des provinces équatoriales anerkannt und deren Gebiet um die Dedschazprovinz vermehrt.

Aegyptischer Sudan. Der Khalifa ist nach Kurun gezogen und befindet sich 18 Stunden westlich von Koschraeszarer und zwei Tagereisen östlich von Dschebel Gedir. In Kurun ist kein Getreide vorhanden und ausser den Nahrungssorgen hat der Khalifa auch unter den fortwährenden Angriffen arabischer Banden zu leiden.

Italienisch-Nordostafrika. Die Verhandlungen zwischen der französischen und der italienischen Regierung wegen Lösung der Raheitafrage nehmen einen ruhigen Verlauf. Als Grenzpunkt an der Küste ist bereits Ras Dumeira festgesetzt worden. Das Gebiet nördlich davon wird als italienisches, das Gebiet im Süden als französisches Territorium anerkannt, und es ist nur noch die Grenze im Inneren des Danakilgebietes festzustellen. Eine französische technische Expedition ist bereits nach Raheita unterwegs, um den Abschluss der Verhandlungen zu beschleunigen.

Kamerun. Nach der Einnahme von Tibati sendet Hauptmann von Kamptz einen gefangenen Fulla nach Sanserni, wo sich der Lamido Muhammed Amalama (Sultan von Tibati) vor dem von ihm seit elf Jahren vergeblich belagerten Ngambe, der Hauptstadt des Stammes der Mandiongolo in seinem Kriegslager befindet, um ihn zur Unterwerfung aufzufordern; gleichzeitig lässt er auch dem Lamido von Ngaundere die Freundschaft der deutschen Regierung anbieten, worauf dieser einen Ergebenheitsbrief sendet und versichert, dass sich alle Fullastaaten der deutschen Regierung unterwerfen würden. Der Lamido Muhammed Amalama lässt die Botschaft unbeantwortet, und Hauptmann von Kamptz bricht von Tibati nach Ngambe auf; er trifft hier ein, nachdem Muhammed Amalama, der nur von Kabulaleuten umgeben ist, von dort abgezogen ist, und der Lamido von Ngambe nimmt die deutsche Expedition gut auf. Nun ist Südadamaua und ein offener Handelsweg quer durch die ganze Colonie bis Ngaundere und an die französische Grenze in der Hand der deutschen Regierung.

Nyassaland. Zwischen den Engländern und Portugiesen herrscht in Ostafrika ein Einvernehmen, das zu einem gedeihlichen Zusammenwirken zur Unterdrückung von Unruhen führt. Die Unruhen sind in dem südlichen Theile des Nyassalandes ausgebrochen, der sich wie ein Keil in das portugiesische Gebiet einschiebt. Der Anführer des Aufstandes ist der Häuptling Mataka. Eine portugiesische Streitmacht von 200 weissen Soldaten, 2000 Sepoy und 4000 Trägern unter Major Machado kommt in Chiromo, einem englischen Grenzorte, an, um mit den britischen Truppen vereint gegen jenen Häuptling vorzugehen, der beiderseitiges Gebiet bedroht, und dessen Gegend dauernd zu besetzen. Die Operationen sollen sofort beginnen.

Madagaskar. In der Gegend von Ivongo (?) hat ein Aufstand stattgefunden. Die Stellungen, in denen sich die Aufständischen verschanzt hatten, wurden nach zweitägigem Kampfe, wobei auch die europäischen Truppen Verluste erleiden, genommen, und die Aufständischen wurden zerstreut.

Maskaronen. Auf den Inseln Mauritius und Reunion ist die Beulenpest ausgebrochen; die Mehrzahl der Erkrankungen verläuft tödtlich.

Australien.

Samoa. Die Arbeiten der Samoa-Commission nehmen einen befriedigenden Fortgang. Der Oberrichter Chambers lädt die Mataafahäuptlinge in bürgerlichen Streitigkeiten vor das Gericht, und da sie ihm offen Trotz bieten, ersucht er die Commissare, sein Ansehen, wenn es nöthig sein sollte, durch die Kriegsschiffe zu wahren; da die Commissare dies ablehnen, gibt Chambers seine Entlassung und reist ab. Die Entwaffnung beider Parteien geht rasch vor sich, und die Commission verspricht den Eingeborenen eine Entschädigung für die Auslieferung der Waffen. Die Anhänger Tanu's, die entgegen den Abmachungen mit der Mataafapartei und gegen den Befehl der Commission in der Stärke von ungefähr 1000 Mann auf der als Regierungssitz geltenden Halbinsel Mulinuu bei Apia zurückgeblieben waren, räumen diesen Platz. Tanu soll demnächst auf eine der Fidschi-Inseln deportirt werden. Die zu Mataafa stehenden Häuptlinge haben mit denen, die mit Malietoa Tanu gehen, an Bord des amerikanischen Kreuzers »Badger« in Gegenwart des deutschen, des englischen und des amerikanischen Commissars eine Zusammenkunft, in deren Verlauf sie mit Handschlag Frieden schliessen. Zwischen Mataafa und Malietoa soll ebenfalls eine Zusammenkunft in Gegenwart der drei Commissare stattfinden. Beide Parteien kehren ruhig in ihre Dörfer zurück, um das Vorgehen der drei Mächte abzuwarten. Nichtsdestoweniger findet bei Safata im Districte von Suatelis ein Kampf statt, wobei ein Häuptling aus dem Anhange Malietoa's tödtlich verwundet und zwei andere, darunter der Sohn von Suatelis, getödtet und drei verwundet werden. Die Kriegsschiffe »Tauranga« und »Cormoran« verhaften drei Häuptlinge und bringen sie nach Apia, wo sie vor das Obergericht gestellt werden sollen. Die Anhänger Mataafas stellen Gründe gegen die Abschaffung

des Königthums auf und haben die Zuversicht, es dahin zu bringen, dass die Angelegenheit noch einmal erwogen wird. Die Commissare berufen die Vertreter beider Parteien zusammen, um über die Regierungsform zu berathen; Mataafa selbst willigt in die Abschaffung des Königthums ein. Die Commission tritt für die Ernennung eines Verwalters ein, der nicht Angehöriger eines der drei Schutzstaaten sein und dem ein aus Vertretern der drei Mächte gebildeter Rath zur Seite stehen soll; den Oberhäuptlingen soll eine ausgedehnte Vollmacht in den ihnen unterstellten Bezirken gegeben und ein aus Eingeborenen bestehender Rath gebildet werden, worin die einzelnen Bezirke vertreten sind, und der in Apia tagt. Das Kriegsschiff »Porpoise« verlässt Samoa.

Karolinen. Der König und die Häuptlinge der Karolineninsel Kusai richten an die Vereinigten Staaten eine Bittschrift, worin sie um die Angliederung der Insel an die Vereinigten Staaten bitten.

MISCELLEN.

Wei-hai-Wei. Ein Bericht des britischen Consulates in Tschifu macht folgende Mittheilungen über die wirthschaftlichen Aussichten der englischen Flottenstation Wei-hai-Wei: Man kann die commerciellen Aussichten Wei-hai-Weis keineswegs mit denen Hongkongs vergleichen, das sich binnen 60 Jahren aus einem Fischerdorfe zu einem grossartigen Handelsemporium entwickelte. Hongkong liegt am Ende eines Systems weitläufiger Wasserstrassen, einen Tag Dampferfahrt von einer Millionenstadt, am Rande eines reichen und dichtbevölkerten Flussdeltas. Dagegen ist Wei-hai-Wei der entlegenste Punkt einer bergigen Halbinsel, fern von irgend welcher Flussverbindung mit dem Binnenlande, meist ohne Strassen, inmitten einer Zone landbautreibender Bevölkerung ohne grössere Städte. Im Süden liegt Kiaotschau, für den Handel ausserordentlich günstig gelegen und mit Aussicht auf Eisenbahnverbindung mit dem Hinterlande. Vier Stunden Dampferfahrt westlich von Wei-hai-Wei liegt Tschifu, von Natur aus für den Handel kaum günstiger gelegen, der aber als langjähriger Vertragshafen feste commercielle Verbindungen mit dem Hinterlande besitzt. Falls man annimmt, dass der Handel noch eher den Eisenbahnen als der Flagge folgen werde, sind die Aussichten des deutschen Kiaotschau und des russischen Talienwan günstiger als die Wei-hai-Weis. Das England zufallende Territorium, zehn Meilen um Wei-hai-Wei herum, ist hügelig und wenig fruchtbar, bepflanzt mit den in Shantung gebauten Cerealien, Weizen, Hirse und indischem Korn. Auf den Abhängen wächst die Zwergeiche, deren Blätter jener Raupe zur Nahrung dienen, welche die „wilde Shantung-Seide" liefert. Die Cocons werden über Tschifu ausgeführt. Einige geringfügige Goldfunde im Territorium von Wei-hai-Wei gaben zu recht sanguinischen Hoffnungen Anlass. Die Abgrenzung des Pachtgebietes vom übrigen chinesischen Reiche ging ohne Störungen seitens der Bevölkerung anstandslos vor sich.

Zur Erschliessung Chinas. Das k. und k. General-Consulat in Shanghai schreibt in seinem Mai-Berichte: „In handelspolitischer Richtung verdienen zwei wichtige Ereignisse, nämlich die Eröffnung des neuen Vertragshafens von Santu und die Ertheilung der Eisenbahnconcession Tientsin-Chinkiang besonders erwähnt zu werden. Der neue Hafen von Santu, welcher von der chinesischen Regierung als Vertragshafen eröffnet wurde, liegt an der Südseite der gleichnamigen Insel in der Samsahbucht, 45 Meilen nördlich von der Mündung des Min-Flusses; die Hafenbucht ist etwa eine Meile lang, aber sehr flach, Schiffe sollen jedoch unmittelbar vor derselben einen guten Ankerplatz finden. Der Hafen ist besonders geeignet für die Verladung des Thees und anderer Producte aus den angrenzenden Districten von Ninghai, Fu ning, Fu an etc. Die geographische Lage kann jedoch nicht als sehr günstig für den internationalen Handel bezeichnet werden, und vorläufig ist auch kaum zu erwarten, dass sich europäische Kaufleute in diesem neuen Vertragshafen dauernd niederlassen. Was die obenerwähnte Eisenbahnconcession anbelangt, so wurde am 24. Mai l. J. durch ein kaiserliches Edict der Vertrag bestätigt, welcher betreffs der Tientsin-Chinkiang-Eisenbahn zwischen der chinesischen Regierung und den Vertretern der deutschen und englischen Consortien am 18. Mai abgeschlossen worden war. Aus den Bestimmungen des Vertrages geht hervor, dass Betrieb und Verwaltung der Strecke von Tientsin bis zur Südgrenze von Shantung in deutschen Händen sein wird, während die Strecke von der Südgrenze Shantungs bis zum Yangtse unter britischer Verwaltung stehen soll."

Elektrische Bahnen in Ostasien. Am 24. Juni wurde in China die erste elektrische Strassenbahn zwischen dem *Pekinger Bahnhof Machiapu* und dem *Südthor Yungtingmen* von Peking eröffnet. Diese war bedingt durch die ungünstige Lage des Pekinger Bahnhofes Machiapu, welcher etwa 6 *km* vom ungefähren Mittelpunkte der Stadt entfernt liegt und bisher mit ihr nur durch eine höchst mangelhafte, unerträglich staubige Landstrasse verbunden war. Die Projectirung und der Bau der elektrischen Bahn wurde der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft, Berlin, übertragen. Die ganze Anlage fand ungetheiltes Lob.

Am 26. Mai konnte endlich der Betrieb der elektrischen Bahn in *Söul* eröffnet werden, und schon ist man dieser neuzeitlichen Errungenschaft überdrüssig. Gleich nach der Eröffnung wurde — wie der „Hbg. Corr." mittheilt — ein Kind überfahren, wodurch grosse Aufregung und Empörung entstand. Das Volk sammelte sich in Rotten, griff die Führer und Schaffner der Bahn an und misshandelte sie. Viele derselben trugen Verletzungen davon. Die Wagen wurden mit Petroleum begossen, angezündet und Alles demolirt und vernichtet. Die Betriebsleitung erbat militärischen Schutz für den weiteren Verkehr, der aber abgelehnt wurde. Sie wandte sich deshalb an die Polizei, aber auch diese ist, da etwa 260 Schutzleute hiezu erforderlich sind, wegen fehlender Mittel nicht in der Lage, Hilfe zu leisten. Weitere Nachrichten fehlen.

fo **Eine indische Version des Hero und Leander-Motivs** ist die dilgende von der „Frankf. Ztg." mitgetheilte Volksgeschichte, e im Pendschab, besonders in Lahore, sehr beliebt ist: In einem Dorfe Namens Naryala lebte ein Töpfer, der eine schöne Tochter hatte, Soni geheissen; Izzad Beg, ein reicher, junger Kaufmann, erblickte sie einst, als er sich gerade die Waaren des Töpfers besah, und hielt bei ihm um die schöne Soni an, doch der Vater wies ihn ab. Da nahm er all sein Gut zusammen, verkaufte es und legte die Tracht eines armen Fischers an, worauf er jeden Tag die Familie des Töpfers mit Fischen versah. Seine Wohnung aber befand sich auf dem anderen Ufer des Stromes, über den er jedesmal in einem grossen irdenen Krug setzte. Einmal fing er jedoch nichts, und, verzweifelt hierüber, schnitt er sich ein Stück Fleisch aus seinem eigenen Körper, briet es und überbrachte es seiner geliebten Soni. Diese merkte den andersgearteten Geschmack und tadelte Izzad Beg, dass er ihr einen schlechten Fisch gebracht hätte. Da gestand er ihr Alles ein, und voll Bewunderung für seine starke und treue Liebe willigte sie ein, ihm seine Besuche zu erwidern, indem sie hiezu ebenfalls einen irdenen Krug benutzte. Inzwischen hatte aber ihr Vater entdeckt, wer der arme Fischer war, und im Stillen beschlossen, ihn aus dem Wege zu räumen. Er vertauschte zu diesem Zwecke des Nachts den irdenen Krug Izzad Beg's, den dieser für gewöhnlich am Ufer stehen liess, um ihn zur nächsten Fahrt bereit zu halten, mit einem Krug aus ungebranntem Thon. Zufälligerweise war es aber Soni's Krug, die gerade ihrem Geliebten einen Besuch abgestattet hatte, so dass sie bei der Heimkehr mitten im Strom ertrank. Beim Untergehen erkannte sie den bösen Streich ihres Vaters und verfluchte ihn und das Dorf. Ihr Geliebter nahm sich aus Kummer das Leben, ebenso ihr Vater, als er seines Irrthums gewahr wurde, und der Strom schwoll an und erfüllte Sonis Fluch, indem er mit seinen Fluthen das Dorf fortriss.

Verantwortlicher Redacteur: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

Inv. Čs 8054

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXV. Jahrgang. WIEN, AUGUST 1899. Nr. 8 Beilage.

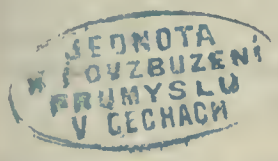
Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig ö. W. fl. 5.—, M. 10.—, Frs. 12.50 ohne Postversendung.
„ „ „ fl. 5.60, M. 11.20, Frs. 14.— mit „

Insertionsbedingungen:
Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite ö. W. fl. 5.—.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE



TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF, NIEDER-OESTERREICH HLINSKO, BOEHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

Die seit dem Jahre 1870 bestehende

Stellenvermittlung

des

Wiener kaufmännischen Vereines

WIEN

I. Bezirk, Johannesgasse Nr. 4

verfügt zu jeder Zeit über bestens empfohlene Stellensuchende aller Kategorien und aller Branchen.

Der Verein ist insbesondere stets in der Lage, Bewerber mit gediegenen Kenntnissen fremder Sprachen empfehlen zu können.

Die Vermittlung ist für die Herren Chefs kostenfrei.

Bisher wurden 9700 Bewerber placirt.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums:

Teppicherzeugung

im

ORIENT.

Monographien

von

Sir George Birdwood, M. D., K. C. I. E., C. S. I., L. L. D. in London, Geheimrath Dr. Wilhelm Bode in Berlin, C. Purdon Clarke in London, M. Gerspach in Paris, Sidney J. A. Churchill, M. R. A. S. in Teheran, Vincent J. Robinson in London, J. M. Stoeckel in Smyrna.

Mit 4 Lichtdrucktafeln und 30 Abbildungen im Texte.

Preis ö. W. fl. 5.—.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1899. Kürzeste und bequemste Sommer 1899.

Schnellzugs-Verbindungen.

Wien-Italien (Abbazia-Görz-Triest).

815	825	ab	**Wien**	an	915	850
856	917	an	**Abbazia**	ab	825	809
900	928		**Triest**		815	800
947	1008		**Görz**		657	710
700	215		**Venedig**		210	1025
225	735		**Mailand**		725	105
603	1047		**Florenz**		610	301
1125	735		**Rom**		1110	930
700	136	an	**Neapel**	ab	255	1125

Brenner-Route.

*1145	1110	750	ab	**Berlin**	an	610	*700	900
—	—	1236		**Frankfurt a. M.**		—	—	433
205	118	1042		**Leipzig**		318	433	603
1125	1125	850		**Dresden**		513	—	800
955	1125	910		**München**		510	841	645
1246	309	109	ab	**Innsbruck**	an	1240	530	233
413	714	553	an	**Bozen-Gries**	ab	838	143	938
535	851	736		**Meran**		635	1219	818
516	840	739		**Trient**		717	1235	758
707	1103	1023		**Verona**		500	1015	446
*1010	642	225		**Mailand**		1125	*810	105
—	634	603		**Florenz**		910	—	610
—	110	1125		**Rom**		230	—	1110
—	645	700	an	**Neapel**	ab	820	—	255

* Nord-Süd-Express-(Luxuszug) bis Verona täglich, bis Mailand dreimal, bis Venedig zweimal wöchentlich.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).

945	ab	**Wien**	an	820
712	an	**Villach**	ab	1051
142		**Bozen-Gries**		421
259		**Meran**		300
315		**Trient**		319
359		**Mori**		247
509		**Arco**		107
526		**Riva**		1250
416	an	**Ala**	ab	233

Ungarn-Tirol.

800	800	ab	**Budapest**	an	953	920
645	617	an	**Klagenfurt**	ab	1145	830
815	712		**Villach**		1051	615
709	415		**Innsbruck**		309	.
108	1010		**München**		1125	.
553	142		**Bozen-Gries**		421	.
736	259		**Meran**		300	.
739	315		**Trient**		319	.
826	359		**Mori**		247	.
950	509		**Arco**		107	.
1008	526		**Riva**		1250	.
844	416	an	**Ala**	ab	233	.

Ostende-Triest-Expresszug

(einmal wöchentlich).

Montag	1000	ab	**London**	an	450	Freitag
»	401		**Ostende**		1005	»
Dienstag	1100		**Wien S.-Bhn.**	ab	645	Donnerst.
Mittw.	1124	an	**Abbazia**	ab	531	Mittw.
»	1058	an	**Triest**	ab	610	»

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7.

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und

elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

ZOLL-COMPASS.

Der V. Jahrgang des „Zoll-Compass" wird, gleichwie der III. beziehungsweise der Ergänzungsband desselben (IV. Jahrgang *lieferungsweise* zur Publication gebracht, und die einzelnen Lieferungen erscheinen nach Maassgabe der eintretenden Veränderungen in den betreffenden Zolltarifen.

Der gestellten Aufgabe, die für unseren Aussenhandel wichtigsten Länder successive in den Rahmen dieses Jahrbuches einzubeziehen, wird der erscheinende V. Jahrgang durch Neuaufnahme der Zolltarife der *australischen Colonien*, *Niederländisch-Indiens* und der *Philippinen* entsprechen.

Von dem in 20 Lieferungen erscheinenden V. Jahrgang sind bisher 12 Lieferungen publicirt worden, enthaltend die Tarife von Rumänien, Argentinien, Russland, Britisch-Indien, China, Japan, Korea, Persien, Oesterreich-Ungarn, Schweden, Norwegen, Helgoland, Italien, Argentinien (II. Auflage), Deutschland, Frankreich, Griechenland, Belgien, Vereinigte Staaten von Amerika, Schweiz und Vereinigte Staaten von Amerika (II. Auflage).

Preis per Lieferung 45 kr. = 90 Pfg.

Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. Für *Deutschland* alleiniger Vertrieb durch E. S. Mittler & Sohn, Berlin S. W. 12, Kochstrasse 68—70

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum"

mit der Beilage

„Commercielle Berichte der k. u. k. österr.-ungar. Consularämter".

MEYERS KONVERSATIONS-LEXIKON

Mehr als 147,100 Artikel u. Verweisungen.

= Vollständig liegt vor =

In 5., neubearbeiteter und vermehrter Auflage:

272 Hefte je 50 Pf., 17 Bände je 8 Mk.

17 Bände in Halbleder geb. je 10 Mk.

18,100 Seiten Text.

10,500 Abbildungen.

Probehefte und Prospekte gratis durch jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig.

Mit 1088 Bildertafeln u. Kartenbeilagen.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Indien—China—Japan.

Dreizehn Fahrten von Triest, resp Fiume mit Berührung der Häfen Port Said Suez, Aden, Karrachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama (diese beiden Häfen werden alternativ nur jeden zweiten Monat berührt) und Kobe. Auf der Ausfahrt kann Venedig facultativ angelaufen werden. Anschluss in Bombay an die Dampfer der directen Linie Triest-Bombay. — In den Zwischenhäfen, Bombay ausgenommen, können Abfahrten und Ankünfte früher oder später erfolgen. Der Aufenthalt in Fiume auf der Rückfahrt kann um die für die Lade- und Umladeoperationen nöthige Zeit verlängert oder verkürzt werden. Ausser den oben bezeichneten Häfen können sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Echellen Chinas oder Japans oder Manila berührt werden.

Directer Dienst Triest—Bombay.

Abfahrt von Triest am 3. der Monate Jänner, Februar, März und am 12. März; ferner am 3. der Monate April, Mai, Juli, September, October, November und December, mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Bombay. — Die Ankünfte und Abfahrten in den Zwischenhäfen können verfrüht oder verspätet werden, jedoch ohne das itinerärmässige Eintreffen in den Endhäfen zu beeinträchtigen. Anschluss in Bombay in beiden Richtungen an die Dampfer der Indo China Japan-Linie.

Triest—Calcutta.

Abfahrt von Triest am 15. de Monate Jänner, Februar, April, Juni, August, September, October, November, December mit Berührung der Häfen Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta. Auf den Hin- und Rückfahrten können Cocanada, Madras und andere Häfen der Coromandel Küste angelaufen werden. Auf den Rückfahrten ist die Berührung der Bermanischen Reisehäfen sowie anderer Echellen des Rothen und Adriatischen Meeres facultativ. Das Anlaufen von Bombay und Massaua auf den Hinfahrten und von Venedig auf den Rückfahrten ist bei allen Reisen facultativ.

Mercantildienst nach Brasilien.

Gemeinschaftdienst mit der „Adria". Von Triest, resp. Fiume je eine Abfahrt in den Monaten Jänner, Februar, März, April, Mai, drei Abfahrten im Juli, zwei Abfahrten im August, zwei Abfahrten im September, zwei Abfahrten im October, eine Abfahrt im November und eine im December. Berührung der Häfen Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in Cattaro Freitag 12 Uhr Mittags, berührt.: **Pola, Zara, Spalato, Gravosa.**

Retour ab **Cattaro** Freitag 2½ Uhr Nachm., in Triest Samstag 5½ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich A** und in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari** und **Brindisi.**

Linie Triest—Metkovich A.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in **Metkovich** Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt.: **Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.**

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in Spalato an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie Triest—Cattaro.

Linie Triest—Metkovich B.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt.: **Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogoznizza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.**

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht, Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankunft in Triest den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 2½ Uhr Nachmittags, in Zara Donnerstag 5 Uhr Nachm., berührt.: **Cherso, Rabaz. Malinsca, Veglia, Arbe. Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manzo.**

Retour ab **Zara** Sonntag 5½ Uhr Früh, in Pola Montag 4 Uhr Früh.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt.: **Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogoznizza, Traù, Spalato, 8. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.**

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 11 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara.**

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Brindisi, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert.. Auf der Rückfahrt von **Bari** und **Brindisi** Anschluss in **Cattaro** nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 7 Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt.: **Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogoznizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terestenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo. Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.**

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 8 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A.**

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende August.

Von **Alexandrien** ab Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Saïd, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattachia, Alexandrette, Meryna, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., an in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh.

*) Am 8., 10., 17., 24. und 31. Jänner, 7., 14., 21. und 28. Februar, 7., 14., 21. und 28. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5., 12., 19. und 26. September, 3., 10., 17., 24. und 31. October, 7., 14., 21. und 28. November, 5., 12., 19. und 26. December.

**) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3., 10., 17. und 24. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

Anschluss in **Alexandrien** an die **Eillinie Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt in **Smyrna** (in den Monaten vom September bis Ende März) auf der Hinfahrt nach **Candien, Cerigo** etc. (**Thessalische Linie B,** Rückfahrt).

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 4 Uhr Nachm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschluss in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt nach **Albanien** und **Dalmatien** (**Dalmatinisch-Albanesische** Linie, Rückfahrt), weiters in **Corfu** oder **Santi Quaranta** aus **Albanien** nach **Triest** (Linie **Triest—Constantinopel,** Rückfahrt); in **Corfu** auf der Hinfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa;** in **Piräus** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch-Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt nach **Candien** etc. (**Thessalische Linie A,** Rückfahrt).

Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, berührt: **Ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh** (nur auf der Hinfahrt). Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Montag 9 Uhr Früh, berührend: **Burgas, Varna, Costanza.** Rückfahrt ab **Odessa** jeden Montag 4 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 10 Uhr Vorm.

Griechisch-Orientalische Linie A.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: **Fiume. Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Smyrna, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli.** Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Dienstag 11 Uhr Vormittags.

*) Am 1., 15. und 29. Jänner, 12. und 26. Februar, 12. und 26. März, 9. und 23. April, 7. und 21. Mai, 4. und 18. Juni, 2., 16. und 30. Juli, 13. und 27. August, 10. und 24. September, 8. und 22. October, 5. und 19. November, 3., 17. und 31. December.

**) Am 9. und 23. Jänner, 6. und 20. Februar, 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

Anschluss in Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie B, Rückfahrt) und überdies in den Monaten vom September bis Ende März auch auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

Griechisch-Orientalische Linie B.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume. Corfu. Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Chios. Smyrna, Vathy, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vormittags.

*) Am 8. und 22. Jänner, 5. und 19. Februar, 5. und 19. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 15. und 29. October, 12. und 26. November, 10. und 24. December.

**) Am 2., 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27 März, 10. und 24. April, 8. und 22. Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. September, 9 und 23. October, 6. und 20 November, 4. und 19. December.

Anschluss in Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Rückfahrt; in Smyrna in den Monaten vom September bis Ende März auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Carramanische Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa, sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 12 Uhr Mittags, in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, berührt.: **Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Braila.** Rückfahrt von **Galatz** jeden Mittwoch 9 Uhr Früh, in Constantinopel Sonntag 8 Uhr Früh. (Burgas, Varna nur auf der Rückfahrt, Braila nur auf der Hinfahrt.)

Anschluss in Constantinopel an die Rückfahrt der Griechisch-Orientalischen und der Syrisch-Caramanischen Linie.

Thessalische Linie A.

Von **Triest** ab jeden zweiten Donnerstag*), 8 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, berührend: Fiume, Valona, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in Triest drittnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

*) Am 5 und 19. Jänner, 2. und 16 Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2. 16. und 30. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung. Die Rückfahrt ist weiters im Anschluss an die Hinfahrt der Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie der **Griechisch-Orientalischen** Linie **A.** in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie **Donaulinie.**

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Eillinie Triest—Alexandrien.**

Thessalische Linie B.

Von **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 8 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh, berührend: Durazzo, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Smyrna, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Montag 12 Uhr Mittags.

*) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27 Juli 10. und 24. August, 7. und 21. September, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

**) Am 7. und 21. Jänner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November, 9. und 23 December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die **Eillinie Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Smyrna** (vom September bis Ende März) auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Syrisch-Caramanischen Linie;** in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie.**

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Von **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu nächsten Mittwoch 9½ Uhr Vorm., berührend: **Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Brindisi** (Bari und Brindisi nur auf der Hinfahrt), Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu. Retour von Corfu Donnerstag 8½ Uhr Früh, an Triest Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in Cattaro auf der Rückfahrt von Bari und Brindisi nach Dalmatien mit der rückkehrenden Dalmatinisch-Albanesischen Linie; in Santi Quaranta auf der Hinfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel, sowohl nach Triest als nach Constantinopel.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** ab jeden Freitag 4½ Uhr Früh, in Prevesa den gleichen Tag 5 Uhr Nachm., berührend: **Sajada, Parga, Sta. Manra.** Rückfahrt ab **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu den gleichen Tag 6½ Uhr Abends. Anschluss in Corfu an die Rückfahrt der Eillinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Anmerkung. Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

(Oceanischer Dienst siehe vorhergehende Seite.)

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER

CH. REISSER & M. WERTHNER WIEN.

September 1899. Nr. 9.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

NÁRODNÍ KNIHOVNA PRAHA V ČECHÁCH

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 5 fl. 10 Mark.

INHALT: Aus dem Entwurf zum neuen japanischen Strafgesetzbuch. Von Dr. jur. Paul Brunn, Berlin. — Chinesische Finanzverhältnisse. — Wirthschaftliches aus Siam. — Chinesische Kulis. — Chronik. — Miscellen: Die Kosten des Philippinenkrieges. — Die „Städtewüste" des Hauran. — Telegraph und Telephon in China. — Die erythräische Colonie. — Die nordafrikanischen Höhlenwohnungen. — Morphinismus in China. — Altägyptische Liebeslieder. — Eisenbahnen in Korea. — Mesopotamische Teufelsanbeter.

AUS DEM ENTWURF ZUM NEUEN JAPANISCHEN STRAFGESETZBUCH.

Von Dr. jur. *Paul Brunn*, Berlin.

Die japanische Regierung hat vor einiger Zeit den Entwurf eines neuen Strafgesetzbuches publicirt, der in der nächsten Session dem Reichstage vorgelegt werden soll. Da nach der Aufhebung der Consulargerichtsbarkeit in Japan die Fremden dem japanischen Recht unterstehen, dürfte auch die Kenntniss des neuen Strafgesetzentwurfes von allgemeinerem Interesse sein. [1]) Im Folgenden sollen einige Bestimmungen aus dem allgemeinen Theil kurz erläutert werden. Für die Erklärung verschiedener schwierigerer chinesischer Zeichen bin ich Herrn Dr. jur. Yamada Saburo, zur Zeit Berlin, zu Dank verpflichtet.

Die strafbaren Handlungen werden in Verbrechen und in Vergehen eingetheilt, und zwar sind die mit Todesstrafe, Zuchthaus, Gefängniss, Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte, Stellung unter Polizeiaufsicht und Geldstrafe bedrohten Delicte Verbrechen, die übrigen (nämlich die mit Haft und Geldbusse bedrohten) Vergehen.

Die Todesstrafe wird durch Enthaupten im Inneren des Gefängnisses vollstreckt, nachdem der Justizminister die Vollstreckung angeordnet hat.

Die Zuchthausstrafe ist entweder lebenslänglich oder zeitig, und zwar von einem Tage bis 15 Jahren. Dasselbe gilt für die Gefängnissstrafe. Der Höchstbetrag der dritten Freiheitsstrafe, der Haft, ist ein Monat, ihr Mindestbetrag ein Tag.

Die Geldstrafe beträgt mindestens ein Yen. An ihre Stelle tritt im Nichtbeitreibungsfalle Freiheitsentziehung von einem Tage bis zu zwei Jahren Bei jeder Verurtheilung zu einer Geldstrafe hat das Gericht nach freiem Ermessen zu bestimmen, wie viele Tage Freiheitsentziehung an die Stelle der Geldstrafe bei deren Nichtbeitreibung treten sollen. Zulässig ist auch, eine Geldstrafe abzuarbeiten. Dieselben Bestimmungen gelten für die Geldbusse mit der Maassgabe, dass ihr Höchstbetrag 30 Yen, ihr Mindestbetrag 10 Sen beträgt. Im Nichtbeitreibungsfalle tritt an die Stelle der Geldbusse Haft von einem Tage bis zu einem Monat.

In den besonders bestimmten Fällen kann auf Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden. Der Verlust der Ehrenrechte ist entweder lebenslänglich oder währt 3—15 Jahre. Bei Todesstrafe sowie lebenslänglicher Zuchthaus- oder Gefängnissstrafe tritt lebenslänglicher Verlust der Ehrenrechte ipso jure ein. Die Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte hat den Verlust des activen und passiven Wahlrechtes, der Aemter, Orden, Pensionen und Diplome zur Folge. Ferner bewirkt sie die Unfähigkeit, in das Heer einzutreten und schliesslich Vormund, Pfleger, Gegenvormund und Mitglied des Familienrathes zu sein.

Bei bestimmten Delicten kann auf die Zulässigkeit von Polizeiaufsicht auf die Dauer von einem bis fünf Jahren erkannt werden. Wenn die Vollstreckung der Todesstrafe, lebenslänglichen Zuchthaus- oder Gefängnissstrafe in Folge Begnadigung oder Verjährung unterbleibt, so wird der Verurtheilte ipso jure für fünf Jahre unter Polizeiaufsicht gestellt. Dasselbe gilt, wenn Strafminderung erfolgt ist. Wem vorläufige Entlassung gewährt ist, der steht für deren Dauer ebenfalls unter Polizeiaufsicht. Die Polizeiaufsicht wird von der Polizeibehörde des Ortes, in dem die Strafthat begangen ist, oder desjenigen, in dem der Verletzte wohnt, ausgeübt. Die Wirkung der Polizeiaufsicht besteht darin, dass dem Verurtheilten von der Polizeibehörde der Aufenthalt in ihrem Bezirk ganz oder theilweise untersagt werden kann. Ferner dürfen Beschlagnahmen von Sachen und Haussuchungen jederzeit erfolgen.

Die letzte Strafe, die noch zu erwähnen bleibt, ist die Einziehung. Sachen, die die Strafthat hervorgerufen haben, ferner die zur Begehung der Strafthat gedient haben, sowie die Sachen, welche durch die Strafthat hervorgebracht sind, unterliegen der Einziehung, sofern sie dem Thäter gehören oder herrenlos sind. Bei Vergehen findet die Einziehung nur statt, wenn sie ausdrücklich im Gesetz angeordnet ist.

Der Entwurf sieht als Zweck der Strafe in erster Linie die Besserung an. Sobald dieser Zweck erreicht ist, treten für den Delinquenten gewisse Erleichterungen ein, und zwar wird entweder die Vollstreckung der erkannten Strafe einstweilen ausgesetzt (Strafaufschub) oder die Vollstreckung wird unterbrochen (vorläufige Entlassung) oder endlich, es wird von vornherein auf eine niedrigere Strafe erkannt (Strafminderung).

Strafaufschub kann durch Gerichtsbeschluss auf Antrag des Staatsanwaltes ertheilt werden, wenn es sich um das erste Delict handelt und auf Zuchthaus oder Gefängniss von nicht mehr als 6 Monaten erkannt ist. Dasselbe gilt für die an die Stelle nicht beizutreibender Geldstrafe tretende Freiheitsentziehung. Die gleiche Vergünstigung kann auch bei einer Zuchthaus- oder Gefängnissstrafe von mehr als 6 Monaten eintreten, sofern nicht das Leben, die Gesundheit oder die Freiheit eines Anderen direct beschädigt sind oder sofern der entstandene Vermögensschaden völlig ersetzt ist und der Thäter sich selbst zur Anzeige gebracht hat. Diese Bestimmungen finden nicht Anwendung, wenn die Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte oder die Stellung unter Polizeiaufsicht erfolgt ist.

[1]) Wie mir Herr Prof. Dr. jur. Okada aus Tokio mittheilt, hat er eine deutsche Uebersetzung des gesammten Entwurfes der „Internationalen Kriminalistischen Vereinigung" übergeben. Ob die Uebersetzung bereits im Druck erschienen ist, entzieht sich meiner Kenntniss. Uebersetzungen in eine andere europäische Sprache sind mir nicht bekannt.

Die Strafe gilt als erlassen, wenn der Verurtheilte sich innerhalb des Strafaufschubes kein neues Verbrechen hat zu Schulden kommen lassen.

Der Entwurf sieht ferner die vorläufige Entlassung, also die Unterbrechung einer Strafvollstreckung vor. Auf Anordnung der Verwaltungsbehörde kann ein Verurtheilter, der mindestens ein Drittel seiner Strafe, bei lebenslänglicher Freiheitsstrafe mindestens 15 Jahre verbüsst hat, für den Rest der Strafzeit vorläufig entlassen werden. Begeht er bis zum Ablauf der Frist, an welcher die Strafe verbüsst wäre, kein neues Verbrechen, so wird ihm der Rest der Strafe erlassen. Bei Haft kann die vorläufige Entlassung jederzeit erfolgen.

Drittens ist die Strafminderung zu erwähnen. Diese greift ausser bei jugendlichen Verbrechern, die unten zu behandeln sein werden, beim Nothwehrexcesse und beim Versuche besonders dann platz, wenn der Delinquent sich selbst zur Anzeige bringt, bevor die zuständige Behörde Kenntniss von der Strafthat erhalten hat. Bei Antragsdelicten wird die Anzeige bei der Behörde durch die Selbstbezichtigung dem Antragsberechtigten gegenüber ersetzt. Es waltet also offensichtlich das Bestreben ob, demjenigen, der über seine That Reue empfindet, die Möglichkeit zu geben, selber die Folgen seines strafbaren Handelns zu mildern.

Für die Strafminderung ist eine bestimmte Scala aufgestellt: Todesstrafe wird in lebenslängliche oder zeitige Zuchthaus-, beziehungsweise Gefängnissstrafe von mehr als 10 Jahren, lebenslängliche Zuchthaus- und Gefängnissstrafe in zeitige über 5 Jahre umgewandelt. Zeitige Zuchthaus- und Gefängnissstrafe wird auf zwei Drittel des Höchstbetrages und bei einem besonderen Strafminimum auf ein Drittel desselben herabgesetzt. Geldstrafen und Geldbussen werden auf zwei Drittel des Höchstbetrages ermässigt.

Ausserdem sieht der Entwurf ausdrücklich auf „mildernde Umstände", die ebenfalls die Strafminderung zur Folge haben.

Dem Besserungszwecke des Entwurfes entsprechend ist für den Fall, dass die erste Strafe zu einer Besserung des Thäters nicht geführt hat, er vielmehr innerhalb 10 Jahren rückfällig wird, d. h. dieselbe Strafthat wieder begeht, eine Strafverschärfung, bestehend in der Verdoppelung der Strafe angedroht. Der Rückfall bildet aber nur bei bestimmten Delicten einen Strafschärfungsgrund und auch nur, wenn vorher Verurtheilung zu Zuchthaus erfolgt war. Zu den strafbaren Handlungen, bei denen Rückfall strafschärfend wirkt, gehören die auf Opium bezüglichen, ferner die verbotenen Glücksspiele und alle Delicte gegen das Eigenthum, wie Raub, Diebstahl, Unterschlagung, Hehlerei, Betrug u. s. w.

Sehr detaillirt sind die Bestimmungen über die Bestrafung jugendlicher Verbrecher. Die Strafmündigkeit tritt mit vollendetem 20. Lebensjahre ein, also zur selben Zeit wie nach § 3 des Bürgerlichen Gesetzbuches die Grossjährigkeit. Der Eintritt der Strafmündigkeit erscheint etwas spät gelegt, wenn man berücksichtigt, dass nach § 765 des japanischen Bürgerlichen Gesetzbuches die Ehemündigkeit bei dem männlichen Geschlecht mit 17 Jahren, bei dem weiblichen schon mit 15 Jahren eintritt.

Bis zum 10. Jahre sind Kinder überhaupt straffrei. Doch kann, wenn die Umstände es angemessen erscheinen lassen, innerhalb der Zeit vom 8.—16. Lebensjahre Zwangserziehung erfolgen. Jugendliche Personen zwischen 10 und 15 Jahren bleiben ebenfalls straffrei, wenn sie die Fähigkeit, Recht und Unrecht zu scheiden, nicht besitzen. In solchen Fällen kann ihre Zwangserziehung bis zum 20. Jahre angeordnet werden. Besitzen sie die erforderliche Einsicht, so erfolgt ihre Bestrafung, jedoch unter Anwendung der oben erörterten Strafminderung. Dieselbe Strafminderung tritt stets ein bei strafbaren Handlungen von Personen zwischen 15 und 20 Jahren.

Mit dieser Auslese aus dem allgemeinen Theil des Strafgesetzbuches mag es für heute sein Bewenden haben. Wenn Professor Tornii [1]) als Ziel der Strafrechtsreform vor allen Dingen Vereinfachung der Strafvollstreckung durch Verminderung der Zahl der Strafen hinstellte, so ist dieses Ziel erreicht. Ganz abgesehen davon, dass die beiden Arten der Deportation, nämlich mit Zwangsarbeit und einfache Verbannung ganz fortgefallen sind, ist auch der jetzt noch geltende Unterschied zwischen Freiheitsstrafen mit Arbeitszwang und solchen ohne Arbeitszwang aufgegeben; die ersteren wurden bisher als schwere, die letzteren als leichte bezeichnet. Nach dem Entwurf ist übrigens Zuchthausstrafe stets mit Arbeitszwang verknüpft. Bei Gefängniss und Haft soll es den Sträflingen freigestellt bleiben, ob sie arbeiten wollen oder nicht.

Ob es nicht zweckmässiger gewesen wäre, auch den Unterschied zwischen den beiden Arten der Geldstrafe fallen zu lassen, mag dahingestellt bleiben. Erwähnt sei nur noch, dass das geltende Recht noch die Drittelung der Strafhandlungen hat, also auch Uebertretungen kennt.

CHINESISCHE FINANZVERHÄLTNISSE.

Die wachsende Verschuldung Chinas, die bekanntlich seit Jahren bereits zur Verpfändung der Zolleinnahmen des Reiches der Mitte geführt hatte und bei der jüngsten chinesischen Anleihe selbst zur pfandweisen Ueberlassung von Likin-Einnahmen an die Gläubiger führte, hat naturgemäss das Interesse Europas an der Finanzverwaltung Chinas wesentlich gesteigert. Alle Kenner des himmlischen Reiches bezeichnen übereinstimmend die chinesische Finanzverwaltung als den Angelpunkt aller civilisatorischen Reformen in China, doch wenige sind optimistisch genug, an deren Durchführbarkeit in absehbarer Zeit zu glauben. Thatsächlich beruht das chinesische Finanzwesen, oder besser gesagt, Finanzunwesen, auf geradezu historisch gewordenen Missbräuchen; die Corruption hat sich seit undenklichen Zeiten auf fast verfassungsmässige Weise entwickelt, und die Reformen, die im Laufe der Jahrhunderte in der chinesischen Finanzverwaltung Platz gegriffen, haben stets nur die äussere Form, nie aber das Wesen der Sache tangirt.

In lesenswerthen Aufsätzen, die das „Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society" [2]) publicirt, hat *E. H. Parker* die bei uns noch so wenig bekannten internen Finanzverhältnisse Chinas in ihrer Entwicklung und heutigen Gestalt geschildert. Seiner Darstellung zufolge geht die Corruption auf den in früheren Zeiten gebräuchlichen Usus des Kaisers von China zurück, Fürsten und Satrapen ganze Provinzen einfach zur Nutzniessung zu überlassen, deren Bevölkerung zu diesen in einem Verhältnisse der Hörigkeit standen. So erhielten auch Hofbeamte und Günstlinge des Kaisers so und so viel hunderte oder tausende von Haushaltungen zur „Nutzniessung", und diese konnten mit den ihnen zugewiesenen Unterthanen verfahren wie sie wollten und so viel Steuern als möglich erheben. Dieses System war noch in Geltung, als vor ungefähr 250 Jahren die Mandschu-Dynastie zur Regierung gelangte und auf diesen Ursprung ist auch die heutige Mandarinenwirthschaft zurückzuführen; die Regierung zahlt ihre Beamten nicht, denen es überlassen bleibt, aus ihrer Stellung ihr Einkommen zu ziehen, und man muss sich nur wundern, dass die Verhältnisse nicht noch viel schlimmer sind.

China stellt sich thatsächlich als grosse Republik dar, in der die Bevölkerung ihre eigenen Angelegenheiten besorgt — die Autonomie der einzelnen Städte und Ortschaften geht thatsächlich ungemein weit — und

[1]) Vergl. darüber meinen Aufsatz: „Japanisches Rechtswesen" in der Monatsschrift „Ostasien", Nr. 5. Berlin 1898.
[2]) New Series, Band XXX, Shanghai 1899.

ruhig besorgen darf, so lange sie Frieden hält. Die grossen Städte ausgenommen, ist in China selten die Spur einer kaiserlichen Regierung zu finden, wovon nur hie und da die Ankunft des Steuereinnehmers eine Ausnahme macht. Geburten, Heiraten und Todesfälle, Unterricht und Religion, Polizei, Hygiene u. s. w., Alles sind Privatangelegenheiten, die nur die Familie oder die Gemeindeältesten angehen. Nur um das Steuerwesen bekümmert sich die Regierung; was Peking braucht, müssen die Vicekönige aufbringen, und diese wieder müssen von den Mandarinen die Umlagen hereinbringen.

An der Spitze des chinesischen Budgets steht die Civilliste; für den kaiserlichen Haushalt war vor 1866 ein Jahresbedarf von 300.000 Taels (damals im Werthe von ca. 100.000 £) fixirt, doch wurde er im genannten Jahre auf 600.000 Taels erhöht; die Hälfte des Betrages muss vor Mitte Juli in Peking eintreffen, der Rest im letzten Monat des Verwaltungsjahres. Dieser Bedarf wird folgendermaassen gedeckt:

	Taels
Salzsteuer von Chekiang	50.000
Salzsteuer von Kwangtung . . .	50.000
Theesteuer von Fukien . . .	50.000
Inlandzölle von Foochow	100.000
Auslandzölle von Foochow . . .	50.000
Auslandzölle von Shanghai . .	50.000
Inlandzölle von Kwangtung . . .	100.000
Inlandzölle von Kinkiang	150.000

Ebenso wichtig als die Civilliste ist der Bedarf für die Erhaltung der Hoftruppen; jeder echte Mandschu gehört zu einem der acht „Banner" und ist als solcher berechtigt, wenn er activ ist, monatlich einen Gehalt von 3 oder 2 Taels je nachdem er „ukesen" oder „orbs", d. h. Soldat erster oder zweiter Classe ist, zu beziehen. Unterofficiere erhalten 4—5 Taels. Ausser den Activen gibt es noch eine grosse Anzahl Anwärter oder „Sula" ohne Gehalt. Dieses sogenannte „Peking Contingent" erfordert 7 Millionen Taels jährlich, welcher Betrag aus verschiedenen Steuern einer grossen Zahl von Provinzen aufgebracht wird. Manche ärmere Provinz wie Yunnan, Kuangsi, Shensi u. A. tragen gar nichts zur Deckung der beiden wichtigsten Budgetposten Pekings bei. Die 7,600.000 Taels, die zum niedrigsten Curse berechnet, etwas mehr als eine Million Pfund Sterling ausmachen, bilden die Basis des chinesischen Budgets. Eine Verzögerung in der Ablieferung dieser Summen wird weder gestattet noch versucht. Die Vicekönige und Mandarine finden es selbstverständlich, dass sie vor Allem diesen Bedarf aus ihren Einnahmen zu bestreiten haben und selbst wenn die Zölle, die Grund- oder Salzsteuer, die zur Deckung dienen sollen, in einem Jahre etwa einen Ausfall ausweisen, so muss dieser eben auf irgend eine andere Weise wettgemacht werden. So lange diese ein bis zwei Millionen Pfund Sterling nach Peking geliefert werden, fühlen sich die regierenden Mandschus sicher. Mag diese oder jene Provinz durch Rebellion oder Hungersnoth devastirt werden, diese Summen gelten immer als sichere Bezüge der Centralregierung. Allerdings waren sie früher viel höher und beliefen sich vor 100 Jahren ungefähr auf 40 Millionen Taels oder zu dem heutigen Curse etwa 7 Millionen Pfund Sterling, die jedoch damals den doppelten Werth repräsentirten. Drei Viertel dieser Summe lieferte die Grundsteuer, das andere Viertel Salzsteuer und Zölle. Aber die Taiping-Rebellion legte den Ackerbau im Yangtsethale zum grossen Theile brach und heute noch bleiben in der Provinz Chekiang z. B. nahezu eine Million englische Acres unbebaut. So hat sich das Verhältniss der Steuerquellen umgekehrt und die Likinabgaben, Salzsteuer und Zölle liefern mehr als die Grundsteuer. Die volle Grundsteuer wird nämlich nur mehr in besonders reichen Erntejahren eingehoben.

Im Allgemeinen sind die Einnahmen der Centralregierung in Peking überhaupt nicht mehr so elastisch wie früher. In älteren Zeiten konnte sie sich mit Leichtigkeit, wenn sie es brauchte, eine Million Pfund Sterling durch den Verkauf von Aemtern und Titeln verschaffen; so erzielte der Kaiser Kiaking noch im Jahre 1813 27 Millionen Taels auf diese Weise; doch während der Taiping-Revolution ist der im Grossen betriebene Handel in Ehrenprädicaten in Misscredit gekommen, und es scheint, als ob das Volk müde desselben geworden wäre Man hat offenbar die Henne, die die goldenen Eier legte, umgebracht. In den letzten Jahren wurden in Singapore, Penang und anderen britischen Colonien Bureaux für den Verkauf kaiserlich chinesischer Titel errichtet, und thatsächlich sollen einige derselben in Australien und Californien in der Form von Subscriptionen für Kriegs- und Hungersnothunterstützungen gute Fischzüge gemacht haben.

Ausser den regulären Bezügen der Centralregierung hat sie noch andere Einnahmen aus fetten Provinzposten, die Günstlingen reservirt bleiben, von denen erwartet wird, dass sie ihren Gewinn mit dem Hofe theilen. Der erste derselben ist der „Hoppo" van Canton; er hat vorschriftsmässig aus den chinesischen Zollämtern von Canton, Swatow, Hoihow und Pakhoi jährlich circa 157.000 Taels herauszuschlagen, und alljährlich fordert er eine besondere Belobung dafür, dass es ihm „durch aussergewöhnlichen Eifer und Fleiss" gelungen sei, ungefähr 200.000 Taels Zollgelder zu sammeln. Dabei ist es allgemein bekannt, dass er soviel wenigstens für sein Amt zu zahlen hat, und dass er nur dann Aussicht hat, seinen Posten drei Jahre lang — die Zeit, für die gewöhnlich das Amt verliehen wird und die lang genug erachtet wird, um ein Vermögen zusammenzuraffen — zu behalten, wenn er den Hof mit Geschenken überschüttet. Ihr Werth wird jährlich auf rund eine Million Taels geschätzt; Perlen, Fächer, Seide u. s. w. werden in regelmässigen Zwischenräumen, etwa alle zwei Wochen, vom „Hoppo" nach Peking geschickt.

Das „Pekinger Thor" mit seinen Zweigämtern in den Gebirgspässen, über die der Weg in die Tatarei führt, ist ein anderer dieser Reservatposten. Doch scheint die Octroi-Abgabe nicht die Haupteinnahme des Beamten am „Pekinger Thor" zu sein. Es ist Usus, dass ihm jeder Provinzialbeamte, so oft er in Geschäften nach Peking kommt, ein Geschenk macht; so soll der „Hoppo" 80.000 Taels, Vicekönige 5000 bis 10,000 Taels und mindere Beamte entsprechend niedrigere Summen an ihn bezahlen. Vorschriftsmässig soll das Pekinger Thor 120.000 Taels liefern. Die Pferde- und Viehsteuer in Peking ist ebenfalls einem Günstling reservirt, der ein Pauschale an den Hof zu liefern hat. Auch in den Provinzen befinden sich viele solcher Posten, an deren Einnahmen der Hof mitbetheiligt ist.

Die ursprünglichen Naturalabgaben an Getreide und Reis, die verschiedene Provinzen neben der Grundsteuer nach Peking zu liefern hatten, sind zumeist in Steuergelder umgewandelt worden, die Extraeinnahmen repräsentiren. Doch ist es schwierig, ihre Höhe auch nur annäherungsweise zu bestimmen. So zahlte die Provinz Kiang Si 750.000 bis 1,200.000 Taels an Stelle des Reiszehents, doch wurde diese Steuer mit den allgemeinen Steuern verschmolzen. Der Werth des Getreides, das gegenwärtig noch in natura als Steuer nach Peking kommt, wird auf ungefähr 3 Millionen Taels geschätzt; rechnet man noch die Geschenke, Silber, Seide u. s. w. hinzu, so dürfte die Gesammtsumme etwa 12 Millionen Taels betragen, ein Betrag, der eigentlich nicht sonderlich hoch zu nennen ist. Allerdings ist es wahrscheinlich, dass das Volk den Steuereinnehmern mehr als das Doppelte dieser Summe bezahlt, oft das Vielfache von dem, was seine Schuldigkeit ist, und zweifellos bleibt die grössere Hälfte an den Fingern der Beamten kleben, durch deren Hand die Gelder gehen.

Die grösste Rolle im chinesischen Staatshaushalte spielt der Bedarf zur Verzinsung und Tilgung der Staats-

schulden, der den Bedarf Pekings bei weitem überschreitet. Als vor Kurzem die chinesische Regierung grössere Ausgaben für Heer und Flotte trug, hat der Generaldirector der chinesischen Zollverwaltung, Sir Robert Hart, dem Tsungli-Yamen nahegelegt, dass nur eine ausgesprochen sparsame Finanzpolitik das Reich in den Stand setzen würde, seinen bisherigen Verpflichtungen gerecht zu werden. Um dieser Auffassung nachdrücklichere Beachtung zu verschaffen, unterbreitete er den Ministern eine statistische Zusammenstellung, aus der sich die Höhe der Beträge ergibt, die in den nächsten 40 bis 50 Jahren zur Verzinsung und Amortisation der bestehenden Staatsschulden nöthig sind.

Wie aus dieser im „Ostasiatischen Lloyd" mitgetheilten Zusammenstellung hervorgeht, ist der Bedarf zur Verzinsung und Tilgung der Staatsschulden nicht in jedem Jahre derselbe; vielmehr wird der Betrag, da es sich bei dem grössten Theil der Anleihen um accumulative Annuitäten handelt, nach einer anfänglichen Steigerung immer kleiner. Während im Jahre 1899 22·27 Millionen Taels nöthig sind, steigt diese Summe 1901 auf 24·56 Millionen und erreicht ihren Höhepunkt 1905 mit 24·77 Millionen Taels. Dann fällt sie gleichmässig und schnell. 1910 sind nur noch 23·70 Millionen erforderlich, 1915 nur 20·20 Millionen. Dann werden für weitere 16 Jahre (1916—1931) je 19·19 Millionen Taels zur Amortisation der drei letztgenannten Anleihen gebraucht. Die vierpercentige Anleihe von 1895 (400 Millionen Francs) ist 1932 getilgt, so dass in diesem Jahre nur noch 13·11 Millionen Taels aufzubringen sind. Im folgenden Jahre ist auch die fünfpercentige Anleihe von 1896 (16 Millionen Pfund Sterling) zurückgezahlt, so dass dann für den Rest der 4½percentigen Anleihe von 1898 (16 Millionen Pfund Sterling) von 1933—1942 jährlich noch 6·07 Millionen Taels nöthig sind und schliesslich die letzte Zahlung 1943 mit 1·01 Millionen geleistet wird. Inzwischen sind nun allerdings noch zwei neue auswärtige Anleihen von der chinesischen Regierung abgeschlossen, und zwar eine für die Peking- und Hankow-Bahn im Betrage von 4·5 Millionen Pfund Sterling und die englische sogenannte Newchwang-Anleihe im Betrage von 2·3 Millionen Pfund Sterling.

Es ist nicht ohne Interesse, darauf hinzuweisen, dass im Jahre 1898 die Einnahmen der Seezollverwaltung 22·50 Millionen Taels betragen haben, wovon indessen zunächst 10 Percent Verwaltungskosten abzuziehen sind, so dass eine Netto Einnahme von 20·25 Millionen Taels zu verzeichnen ist. Hält man an dieser Summe auch für die Zukunft fest und vergleicht sie mit denen des Schuldendienstes, so ergibt sich allerdings (falls die Seezölle allein zur Verzinsung und Amortisation der auswärtigen Anleihen zu verwenden wären) bis zum Jahre 1914 alljährlich ein Fehlbetrag, der zwischen 1·8 Millionen Taels (1898) und 4·3 Millionen Taels (im Jahre 1905) schwankt.

Wenn von mancher Seite darauf hingewiesen ist, dass die Einnahmen der Seezölle von Jahr zu Jahr wachsen und deshalb eine sich stetig verbessernde Sicherheit für den Schuldendienst bilden, so ist das doch nur in sehr beschränktem Maasse, wenn überhaupt, der Fall. Die statistischen Nachweise ergeben, dass die Zolleinnahmen von 20·54 Millionen Taels im Jahre 1887 auf nur 22·50 Millionen 1898 gestiegen sind und dass sie inzwischen mehrfach, so in den Jahren 1888, 1891, 1892, 1894, 1896 und 1897, bereits höher als im letztvergangenen gewesen sind. Die Hoffnungen, die sich in dieser Beziehung an die Eröffnung neuer Vertragshäfen geknüpft haben, sind im Grossen und Ganzen bisher nicht verwirklicht. Das vorhandene Bedürfniss nach Ein- und Ausfuhr scheint durch die schon früher vorhandenen Canäle vollständig befriedigt worden zu sein. In dieser Beziehung dürfte eine Wandlung erst eintreten, nachdem durch den Ausbau des projectirten Eisenbahnnetzes die Verkehrshindernisse zwischen der Küste und dem Innern des Landes überwunden sind. Allerdings dürfen wir im Einzelnen Umwälzungen bedeutender Art nicht ganz übersehen. Die Ausfuhr von Seide und Thee ist erheblich zurückgegangen; die Einfuhr von Petroleum hat dagegen einen ganz gewaltigen Aufschwung genommen; an dem Gesammtergebniss hat das jedoch nicht viel geändert. Wie bekannt, ist bereits seit einigen Jahren die Frage einer Revision des Seezolltarifs Gegenstand ernsthafter Erwägungen zwischen der chinesischen Regierung und den europäischen Mächten. Sobald China sich entschliessen kann, die Likinsteuer auf fremde Importwaaren abzuschaffen und dadurch diesen Waaren einen leichteren Eingang in das Innere Chinas zu sichern, ist die Hauptschwierigkeit beseitigt, welche einer Revision des Tarifs entgegensteht.

Ein wie hoher Betrag aus den Netto-Einnahmen der Seezollverwaltung aber gegenwärtig überhaupt zum Dienst der auswärtigen Schuld Chinas verwendet wird, entzieht sich unserer Kenntniss vollständig, da für diesen Zweck auch noch andere Einnahmen des Staates, beziehungsweise der Provinzen herangezogen werden. So sind beispielsweise die beiden 1895er Anleihen von je 1,000.000 Pfund Sterling grundsätzlich durch Provinzeinnahmen sichergestellt, und eine Befürchtung, dass eines Tages China nicht im Stande sein würde, seinen Verpflichtungen nachzukommen, kann bis auf Weiteres und im Falle einer Aufrechterhaltung der Integrität Chinas schlechterdings als unbegründet gelten. *e. l.*

WIRTHSCHAFTLICHES AUS SIAM.

(Aus dem Jahresberichte pro 1898 des k. und k Consulates in *Bangkok*.)

Die Industrie Siams hat sich noch wenig entwickelt, was zum grossen Theile an der ziemlich schweren Steuerlast liegt, obwohl letzthin eine mehr oder weniger umfangreiche Ermässigung derselben stattgefunden hat. Es werden freilich im Palaste sehr schöne Gold- und Silberstickereien auf Seide, Sammt etc. angefertigt, und die Gold- und Silberschmiedekunst hat eine ziemlich bedeutende Entwicklung angenommen, so dass viele Schmuckstücke in diesem Reiche angefertigt werden, welche wirklich rühmenswerth sind; auch Elfenbeinschnitzereien zeigen manches Kunstwerk, und das mit äusserst primitiven Mitteln betriebene Schleifen von Edelsteinen ist zu bewundern. Sonst aber ist die Industrie im Allgemeinen nur wenig entwickelt; zu erwähnen sind eigentlich nur in Siam hergestellte Back- und Ziegelsteine, Webewaaren, hauptsächlich „Paleys", die äusserst dauerhaft sind und daher in der Regel besser bezahlt werden als die von Europa importirte Waare, Seidenwaaren, hauptsächlich Brusttücher, welche manchmal wunderschöne Arbeit zeigen, Papier, welches aus dem Holz einer besonderen Baumart durch ein ziemlich langwieriges Verfahren hergestellt wird, Töpfer- und Porzellanwaaren, von denen die letzteren jetzt sehr gesucht und als Curiositäten geschätzt sind, Glaswaaren von freilich sehr roher Arbeit, hergestellt aus alten Flaschen und zerbrochenen Glassachen, welche durch sehr primitive Gebläse geschmolzen und aufs Neue verarbeitet werden, Metallwaaren für Hausgebrauch, Werkzeug, Korbgeflechte und dergleichen mehr, welche Artikel jedoch durch die grössere Billigkeit der fremdländischen Production in jährlich zunehmenden Quantitäten von Europa und letzthin auch Amerika bezogen werden.

Färberei von Seiden- und Baumwollwaaren wird in geringem Umfange in Siam betrieben, meistens von Chinesen, welche auch die Gemüsezucht, Zuckerrohranpflanzung und Pfefferbau fast ausschliesslich betreiben, wie überhaupt die chinesische Bevölkerung für dieses Königreich nicht nur Handel treibend von grösster Wichtigkeit ist, sondern es liegen auch fast die sämmtlichen Handwerke in chinesischen Händen.

Maurer, Dachdecker, Zimmerleute, Tischler, Klempner, Kesselschmiede, Schlosser, Bootbauer, Schmiede, Schuhmacher, Schneider, Färber, Barbiere, Wäscher, Gerber, Bäcker, Schlächter, Buchbinder etc. sind fast ausschliesslich Chinesen, und obwohl es eine Bäckerei und Schlächterei unter europäischer Leitung gibt, so sind doch die Angestellten meistens Chinesen. Auch indische Schneider sind in grosser Anzahl in europäischen Confectionsgeschäften thätig, während Malayen, meistens Mechaniker, in den Reismühlen angestellte Müller und Ingenieure auf den den Verkehr auf den Flössen vermittelnden kleinen Dampfern sind.

Siamesische Handwerker sind selten, obgleich in den Reismühlen und Sägewerken viele siamesische Arbeiter angestellt sind, während das Bebauen der Paddy-Felder und die Viehzucht allerdings nahezu ganz von der siamesischen Bevölkerung betrieben wird.

Die wirthschaftliche und culturelle Entwicklung des Reiches nimmt, wie aus Vorgesagtem hervorgeht, ganz besonders seit der Rückkehr des Königs aus Europa eine wirklich rapide Ausdehnung an.

Die Verbesserungen auf allen Gebieten sind zahlreich und auffallend. Das Gerichtswesen und die Rechtspflege sind reorganisirt und die Polizei sehr verbessert worden; um der Unsicherheit im Innern des Landes, welche sich in den letzten Jahren besonders fühlbar gemacht hatte, zu steuern, wurde ein Gendarmeriecorps eingerichtet; die Besteuerung ist vereinfacht und zu gleicher Zeit erleichtert worden. Auch wird viel gethan, um die sanitären Verhältnisse Bangkoks zu verbessern und neue Wege und Strassen werden in grosser Anzahl geschaffen.

Im Unterrichtswesen sind bedeutende Reformen eingeführt worden, Gesetze zum grösseren Schutze der Teakwälder wurden erlassen, kurz, Alles deutet darauf hin, dass der König aus seiner Reise nach Europa viel Vortheil gezogen hat und es ihm mit der Einführung von Reformen vollkommen Ernst ist.

Die finanzielle Lage Siams hat sich durch eine durchgreifende Reorganisation des Finanzwesens gebessert, die Einnahmen des Zollhauses, der Sprit- und Opiumfarmen u. s. w. haben ganz bedeutend zugenommen, und es wird sogar beabsichtigt, die Staatseinnahmen und -Ausgaben der letzten Jahre zu publiciren und das Budget des Staatshaushaltes für das laufende Jahr gleichfalls zu veröffentlichen, wohl mit Rücksicht auf eine im Laufe der nächsten Jahre in Europa aufzunehmende Anleihe zwecks Ausdehnung der jetzt im Bau begriffenen Eisenbahn.

Die Zahl der in Siam sich ansiedelnden Europäer nimmt von Jahr zu Jahr zu, und abgesehen von den hier etablirten Handelshäusern, deren Personal sich in Folge der sich stetig ausdehnenden Handelsbeziehungen zusehends vermehrt, hat im Laufe der letzten Jahre besonders die Zahl der seitens der Regierung Angestellten eine ganz beträchtliche Zunahme erfahren. Bemerkenswerth ist, dass englische Beamte vornehmlich als Polizeiofficiere, im Finanzministerium und Zollhaus, bei der Landesvermessung, im Erziehungsdepartement, bei der Eisenbahn, im Forstdepartement u. s. w. angestellt sind, deutsche Beamte bei der Korat-Eisenbahn, dem Post- und Telegraphendepartement, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Angehörige der Monarchie bei der Korat-Eisenbahn, der Marine und im Finanzministerium, belgische Beamte bestehen fast ausschliesslich aus Rechtsgelehrten, beim Justizministerium angestellt und den verschiedenen Gerichtshöfen zugetheilt, dänische Staatsangehörige sind vornehmlich in der Marine, sodann in der Armee, bei der elektrischen Strassenbahn, der „Elektrischen Licht"-Gesellschaft und bei der Paknam-Eisenbahn angestellt, italienische Officiere in der Armee und Bautechniker bei den öffentlichen Arbeiten, amerikanische Ingenieure bei der „Elektrischen Licht"-Gesellschaft u. s. w.

Angelockt durch die vielen günstigen Schilderungen der schnellen Entwicklung Siams sind im Laufe der letzten Jahre viele stellungslose Personen, darunter auch Angehörige der Monarchie, nach Bangkok gekommen in der Erwartung, hier Beschäftigung zu finden, und wenn auch viele hierin reussirten, so muss doch ernstlich davor gewarnt werden, auf gut Glück, ohne vorheriges Engagement, nach Siam zu kommen, da es gegenwärtig schwierig geworden ist, Stellung oder Beschaftigung hier zu finden, besonders für Leute ohne Mittel und ohne siamesische Sprachkenntnisse.

Die im Bau begriffene Eisenbahn Bangkok—Korat dürfte kaum vor Ende des Jahres 1900 völlig fertiggestellt werden, obwohl die Hauptschwierigkeiten der Bahnstrecke jetzt anscheinend überwunden sind und der verbleibende Theil meistens durch flaches Land geht.

Ausser der bereits seit längerer Zeit im Betriebe befindlichen Strecke Bangkok—Ayuthia ist auch die Strecke Ayuthia—Genk i dem Personen- und Frachtverkehr inzwischen geöffnet worden, und Güterzüge können sogar noch über Genkoi hinausfahren. Es ist inzwischen auch der Ausbau der Strecke Ayuthia—Lopburi in Aussicht genommen, und es dürfte nur eine Frage der Zeit sein, dass der weitere Ausbau der Bahn nach anderen wichtigen Plätzen des Reiches, besonders nach Chiengmai im Norden des Landes, vorgenommen wird.

Die kleine Separatbahn Bangkok—Paknam (Mündung des Flusses) gibt fortgesetzt gute Dividenden, gleichwie die elektrische Strassenbahn Bangkoks, deren Ausbau nach Samsen auch wohl nur eine Frage der Zeit ist, zumal der König sich daselbst einen neuen Palast erbauen lässt, der den gegenwärtig benützten Bangkok-Palast an Grossartigkeit weit übertreffen und sich durch ausgedehnte, neu zu schaffende Parkanlagen auszeichnen soll.

Das Postwesen des Landes nimmt unter der bewährten Leitung deutscher Beamten stetig zu, und es sind gerade einige fernere deutsche Postbeamte zu Hause engagirt worden. Ein Vergleich des Postverkehres Siams im Berichtsjahre mit dem früherer Jahre würde interessant sein, doch sind die statistischen Ermittlungen für das Berichtsjahr nicht herausgegeben. Durch eine grössere Anzahl europäischer Beamten und die dadurch ermöglichte bessere Controle der inländischen Postbeamten dürfte dieses jedoch bald und für die Dauer geändert werden.

Die Telegraphenanstalten haben im Berichtsjahre bei weitem nicht so viel Anlass zur Klage wie in früheren Jahren gegeben, da die Unterbrechung der Linien nicht dermassen häufig und anhaltend wie früher war.

Das im Berichtsjahre nach Koh-Si-Chang gelegte Kabel hat sich für den Schiffsverkehr sehr nützlich erwiesen, und es ist nur zu hoffen, dass die Telegraphenverwaltung Sorge dafür tragen wird, dass diese wichtige Leitung in gutem Zustande erhalten bleibt.

Ueber die Minen des Landes lässt sich dem in früheren Berichten Gesagten nichts Neues hinzufügen, doch da der Mineralreichthum Siams unzweifelhaft ein grosser ist, so ist von zukünftigen Verbesserungen der Communicationen nur Gutes zu erwarten.

Die Siam Canal Land and Irrigation Co., eine siamesische Gesellschaft, unter Leitung eines österreichischen Kaufmannes stehend, hat durch die im Laufe der letzten Jahre vorgenommenen und trotz vieler dem Unternehmen erwachsener Schwierigkeiten doch stetig vorgeschrittenen Canalbauten grosse Strecken früher brach liegenden Landes für den Anbau von Reis nutzbar gemacht, und wenn diese Gesellschaft mehr die Unterstützung der siamesischen Regierung findet, so dürften die für Reisbau gewonnenen Districte von Jahr zu Jahr grössere Ernten ergeben und in steigendem Maasse dazu beitragen, den Export von Reis, dem Hauptexportartikel, stetig zu vergrössern

CHINESISCHE KULIS.

Vor etwa einem Jahre ging die kurze Mittheilung durch die deutschen Zeitungen, dass die Verwendung chinesischer Kulis als Arbeiter bei einem deutschen Eisenbahnbau in Aussicht genommen sei. Die „Kölnische Zeitung" schreibt anknüpfend an diese Nachricht:

Es ist zwar nicht zu befürchten, dass eine deutsche Regierung in absehbarer Zeit die planmässige Einfuhr chinesischer Arbeiter gestatten werde, aber es mag trotzdem zweckmässig sein, diejenigen über die unabwendbaren Folgen chinesischer Einwanderung aufzuklären, die durch unbefriedigende Arbeiterverhältnisse veranlasst werden könnten, nach „gelbem" Ersatz auszuschauen. Dass man die Warner vor der sogenannten „gelben Gefahr" mit Unrecht für Gespensterseher gehalten hat, zeigen uns die Zustände, welche durch die chinesische Einwanderung in Nordamerika und Australien geschaffen worden sind. In diesen von China aus zunächst erreichbaren gemässigten Zonen hatte die besitzergreifende kaukasische Rasse den früheren ähnliche Lebensbedingungen gefunden, und es war dadurch eine Bevölkerung entstanden, die wie in Europa alle Stellungen, von der höchsten bis zu der niedersten, im socialen Leben auszufüllen vermochte. Die Chinesen wurden hier im Anfang anstandslos zugelassen, da sie mit der ihnen eigenen Schmiegsamkeit auftraten und durch ihr anscheinend bescheidenes Wesen die Ansässigen über ihren wahren Charakter täuschten. Aber es dauerte gar nicht lange, bis man erkannte, dass die Zulassung der Chinesen eine ungeheure Erschwerung der eigenen Lebensbedingungen mit sich brachte, ja, nach dem Ueberwiegen der chinesischen Bevölkerung nothwendig mit der Verdrängung der übrigen Rassen enden müsse. In Europa wird man ganz die gleiche Erfahrung machen, wenn man den Chinesen den Vormarsch nach Westen nicht von vornherein verlegt. Bis jetzt sind bei uns erst die Vorposten der mongolischen Colonnen in Gestalt einer kleinen Anzahl chinesischer Curiositätenhändler erschienen, indessen wird die damit bereits begonnene Invasion grösseren Umfang annehmen, sobald man sich daran gewöhnt hat, die Zopfträger nicht mehr als allzu auffallende Erscheinungen zu betrachten, und diese anfangen, sich zu Hause zu fühlen. Langsam, ja fast unmerklich, aber mit zäher Beharrlichkeit wird sich der Einmarsch der Chinesen längs der alten indischen Heerstrasse und bald auch mit der transsibirischen Bahn vollziehen, bis Europa eines schönen Tages überrascht vor der Thatsache stehen wird, dass sich ein Volk in seinen Cultur- und Industriecentren eingenistet hat und breit zu machen beginnt, gegen das kein Europäer in Ausdauer und Genügsamkeit den Wettbewerb aufzunehmen vermag. Ob dann die europäischen gesetzgebenden Körperschaften in richtiger Einsicht sich entschliessen werden zu den strengen Maassregeln zu greifen, durch welche Amerikaner und Australier der unliebsamen Ueberschwemmung einen wirksamen Damm entgegensetzten, ist noch sehr die Frage. Es ist vielmehr anzunehmen, dass es wieder Kathederphilanthropen geben wird, die in der Abwehr keine berechtigte Selbstvertheidigung, sondern engherzige Unduldsamkeit sehen, und erst dann, wenn es zu spät ist, wird man zu der Erkenntniss erwachen, dass die europäische Industrie und Agricultur mit der Zulassung der Chinesen einen Selbstmord begeht. Oder wird man sich vielleicht nachträglich zu der grausamen Austreibung der inzwischen ansässig gewordenen Fremdlinge mit Familie und Besitz verstehen?

Der Chinese, der für die Auswanderung zuerst in Betracht kommt, ist der „Kuli", d. h. ein mittelloser, von der Hand in den Mund lebender Taglöhner, der kein Handwerk versteht, jede beliebige Arbeit übernimmt und demgemäss mit der armseligsten Bezahlung, der magersten Kost, der elendesten Unterkunft vorlieb nimmt. Es ist geradezu unglaublich, wie wenig dazu gehört, einen richtigen Kuli am Leben zu erhalten. Bekommt er nur täglich zweimal seine Portion Reis, einfach in Wasser abgekocht, und dazu etwa ein Stückchen gesalzenen Fisch oder Speck, so ist für seinen Unterhalt gesorgt. Einige spottbillige Gemüse, die man bei uns eher für Unkraut halten und dem Vieh überlassen würde, bilden in Ostasien die regelmässige Zugabe zu der allgemeinen Reisnahrung der Kulis, wozu noch der überall wild wachsende spanische Pfeffer als Gewürz und hie und da ein paar Bananen als aussergewöhnliche Erfrischung kommen. Höchstens an den hervorragendsten Festtagen erschwingt der Durchschnittskuli vielleicht einmal ein Stück Schweinefleisch oder gar (zu Neujahr) den grössten ihm bekannten Leckerbissen, eine Ente, während ihm zuweilen auch ein herrenloser Hund einen willkommenen Braten abgibt. Seine Kleidung besteht aus ein paar zerrissenen Lumpen und einem Basthut, die übrigen Habseligkeiten in Gestalt einer kleinen messingenen Tabakspfeife und vielleicht einer schmutzigen zerfetzten dünnen Wolldecke trägt er stets bei sich. Nach des Tages Last, die durch Schimpfworte und Schläge seiner Arbeitgeber gewürzt wird, krümmt sich der Kuli Abends an irgend einer geschützten Stelle auf dem harten Boden zusammen und schläft da, an kein besseres Bett gewöhnt, ruhig dem Morgen entgegen, der ihm die ewige Fortsetzung seines Hundelebens bringt. Es kann nicht Wunder nehmen, dass ein solcher Paria unter den Menschen sich verhältnissmässig leicht zur Auswanderung entschliesst, denn er sagt sich, dass es ihm an irgend einem anderen bewohnten Orte unmöglich schlechter gehen könne. Zu Tausenden finden sich daher diese Leute in den chinesischen Hafenstädten zusammen, vereinigen sich dort mit allerlei lichtscheuem und flüchtigem Gesindel und lassen sich zum grossen Theil von den Agenten der Pflanzer im tropischen Ostasien anwerben, um einem vergleichsweise viel besseren Lose entgegen zu gehen, als ihnen bisher zugefallen war. Die speculativen Köpfe unter ihnen aber verschmähen die Sclavenlaufbahn des Plantagenkulis, wenngleich der Letztere, freilich auf niederer Culturstufe, ein durchaus menschenwürdiges Dasein führt, und versuchen sich in kleinen Gesellschaften zu vereinigen, um so, nachdem sie sich auf irgend welche Weise das Ueberfahrtsgeld verschafft haben, fremde Colonien mit ihrer Gegenwart zu beglücken. Die Unternehmendsten wissen sich ihren Weg bis zu Ländern zu bahnen, wo sie mit weit überlegenen Rassen in freien Wettbewerb treten können, und zwar wird sich jetzt, da Amerika und Australien die Einwanderung von der Erlegung einer unerschwinglichen Gebühr abhängig und dadurch praktisch abgeschnitten haben, der Strom der chinesischen Auswanderer einen anderen Weg suchen und dabei auf Europa verfallen.

Wie tritt nun der chinesische Kuli in seinen Ansprüchen neben dem europäischen Arbeiter auf? In ganz Ostasien vermag der Kuli sein Leben für 4 mexicanische Dollars monatlich, nach heutigem Curse ungefähr 10 M, zu fristen. Der gewöhnliche Lohn für kräftige Leute ausserhalb des übervölkerten Chinas beträgt jedoch 6 $ = 15 M. Dieser Betrag reicht in den warmen Länderstrichen für alle Bedürfnisse des Kulis aus, da er für Unterkunft nicht zu sorgen hat, für Kleider fast gar nichts auszugeben braucht, also bei einem Lohn von 6 $ sich nicht nur gut nähren, sondern auch noch Tabak, Thee und andere billigere Genussmittel verschaffen kann. Nehmen wir nun an, derselbe Kuli benöthige in Deutschland für seinen directen Unterhalt monatlich 15 M., ferner für Unterkunft 5 M, für Kleider und alles übrige Weitere 5 M., so ergibt sich für ihn eine monatliche Ausgabe von 25 M. und hieraus die Möglichkeit, alle anderen Arbeiter weit zu unterbieten. Der Kuli würde sich also z. B. als Hafenarbeiter, eine Gattung, die sich ja auch bei uns aus allen möglichen grundverschiedenen Elementen zusammensetzt, mit Ver-

gnügen für 30 M. monatlich verdingen, und zwar bei zehnstündiger täglicher Arbeitszeit, wie er es gewohnt ist. Welch furchtbarer Wettbewerb würde da den einheimischen Arbeitern erstehen, die nicht nur lediglich für ihr eigenes Brot zu kämpfen haben, sondern auch für ihre Familien sorgen, den für den Staat so überaus werthvollen Nachwuchs erziehen und als civilisirte Menschen so vielerlei zwingende Bedürfnisse befriedigen müssen, welche Bildung, Gesellschaft und verfeinerte Lebensweise an sie stellen und von denen der chinesische Kuli gar keinen Begriff hat! Dabei ist, wenn nicht die körperliche Kraft, so doch die Anstelligkeit der Chinesen der des europäischen Durchschnittsarbeiters mindestens ebenbürtig, seine Ausdauer entschieden überlegen. Die eintönigste körperliche Kraftentfaltung gilt dem Kuli ganz gleich mit einer beliebigen abwechslungsreichen, auch den Geist beschäftigenden Arbeit. Wie eine Maschine lebt er sich in die von ihm verlangte Thätigkeit hinein, und wie eine Maschine beendigt er sie schnell und gleichmässig. Dabei hat der Kuli einen hochentwickelten Sinn für rechtliche Gleichstellung aller Arbeiter und trachtet daher, wenn immer möglich, für sich und seine Kameraden eine für jeden einzelnen gleich abgemessene Accordarbeit zu erlangen. Ist dieses Maass einigermaassen billig zugetheilt, so übernimmt er willig die Ausführung; übersteigt es aber die von ihm gewöhnlich erreichte Leistung, so fällt es ihm nicht ein, sich damit abzuquälen. So billig er auch seine Arbeit verkauft, so hartnäckig besteht er auf einem einmal festgesetzten Mindestsatz. Vorgesetzte, die aus langer Erfahrung die für die Behandlung des Kulis nöthige Gewandtheit geschöpft haben, vermögen mit Chinesen sehr viel zu erreichen. Dieselben fügen sich in Alles, was ihnen ein solcher „Lau-Keh", d. h. Kenner der chinesischen Eigenart, zumuthet. Sie betrachten ihn sozusagen als einen der Ihrigen, ja, sie befolgen seine Befehle mit einer gewissen Begeisterung und strafen sogar solche Widerspenstige selbst ab, die sich auflehnen wollen. Ganz anders aber ist das Verhältniss der Kulis zu Vorgesetzten, die sie noch nicht kennen und die ihrerseits noch wenig oder gar nicht mit Chinesen vertraut sind. Da zeigt sich der verschlagene, verschlossene, zu versteckter Widersetzlichkeit neigende Charakter des Kulis in seinem vollen Lichte. Nicht enden wollende Reibungen, boshafte und freche Herausforderungen führen dann meistens zu Arbeitseinstellungen, wüsten Auftritten und Gewaltthaten. Der fanatisirte Kuli schreckt vor nichts zurück, kein Vorgesetzter ist während eines „Rows" seines Lebens sicher. Daraus geht von selbst hervor, dass der Kuli Respect nur hat vor einem Herrn, der ihm durch weitgehende Routine durchaus überlegen ist, und auch da nur, wenn derselbe durch rücksichtsloses Draufgehen im Falle der Herausforderung seine Furchtlosigkeit unzweifelhaft dargethan hat. Ob der Herr einen tadellosen sittlichen Ruf besitzt oder aber in irgend einer Hinsicht etwas anrüchig ist, macht dem Kuli nichts aus. Er steht moralisch auf einer viel zu niedrigen Stufe, um solche Eigenschaften zu schätzen, die bei uns den Ehrenmann ausmachen, und beansprucht denn auch eine weitgehende Nachsicht seinem eigenen höchst unsittlichen Lebenswandel gegenüber. Er steht in dieser Hinsicht auf einer für uns geradezu unfassbar tiefen Culturstufe, ja, nicht viel höher als das Thier.

Die anscheinende Unterordnung chinesischer Untergebener ist also, wenn der Herr nicht zugleich gefürchtet ist, nichts Anderes als Verstellung. Der Chinese fühlt keine Anhänglichkeit oder Dankbarkeit für empfangene Wohlthaten. Er würde nie für seinen Herrn in dessen Abwesenheit eintreten, sondern ihn vielmehr mit Wollust hinter seinem Rücken verunglimpfen und sich bübisch über jeden ihm gespielten Streich freuen. Für ihn ist nur derjenige unantastbar, der durch Macht und vor Allem durch Reichthum eine hohe Stellung einnimmt. Reichthum deckt beim Chinesen alles Andere. Das schändlichste Subject, z. B. einer der vielen Mädchen- und Knabenhändler ist der Achtung des Chinesen sicher, wenn er nur recht reich ist. Der chinesische Kuli ist ferner ein geborener Verschwörer. Er zieht den heimlichen und gewaltsamen Weg zur Erlangung seines Rechtes stets dem gesetzlichen vor. Um sich unberechtigten Einfluss und Anhang zu verschaffen, schliesst er sich einer der geheimen Genossenschaften (Kong Si) an, die überall unter den Chinesen bestehen und ihre Mitglieder durch furchtbare Eide binden und den Zweck verfolgen, alle Kameraden im Guten und Schlechten mit allen, auch den unerhörtesten Mitteln zu unterstützen. Eine solche Kong Si hat also viele Aehnlichkeit mit der italienischen „Mafia" und „Camorra"; wer ihre Rachsucht erregt, wird ermordet oder durch Vertreibung unschädlich gemacht. Einen Chinesen, der wegen eines im Auftrage der Kong Si verübten Verbrechens bestraft wird, betrachten und feiern seine Genossen als Märtyrer. Man bedenke, wie solche Kong Sis in unsere staatlichen Einrichtungen passen würden! Sich eine Gelegenheit entgehen zu lassen, um seinen Herrn zu betrügen, betrachtet der typische Kuli als eine unverzeihliche Dummheit, ja geradezu als ein Unrecht, und nicht nur der Kuli, also der tiefstehende Chinese macht sich aus jeder Art Betrug eine Freude, sondern der Chinese überhaupt. Die Uebervortheilung erscheint ihm als unzertrennlicher Bestandtheil jedes Geschäftes, das er macht, und das ihn seinem Ideal, der Erwerbung von Reichthümern, näher bringt. Für Ehrlichkeit, Offenheit, Treue, Ehr- und Pflichtgefühl fehlt dem Chinesen schlechterdings alles Verständniss.

Neben dem Kuli ist also auch der chinesische Händler ein für uns unerwünschter Zuwachs. Man lasse sich durch die glatte Aussenseite dieser Händler nicht täuschen, sie sind nur so lange äusserlich höflich und anständig, als sie sich nicht sicher genug fühlen. Ein durch seinen „Handel", d. h. Schachern und Schwindeln, reich gewordener Chinese ist für uns vollends ein höchst abstossendes Exemplar seiner Species. Er ist der ekelhafteste gemästete Protz, den man sich vorstellen kann. In den englischen Colonien der Straits Settlements, wo man in falscher Philanthropie die gesetzliche Gleichstellung der Europäer, Eingeborenen und Chinesen einführte, hat man Gelegenheit, diese flegelhaften, aufgeblasenen und unglaublich anmaassenden Kerle als abschreckendes Erzeugniss des Entgegenkommens dieser Race gegenüber zu studiren.

Fasst man die Betrachtungen über den Chinesen zusammen, so kommt man zu dem Schlusse, dass er in ein geordnetes europäisches Staatswesen schlecht hineinpasst. Seine wenigen Tugenden: Arbeitsamkeit, Sparsamkeit und Nüchternheit, verschwinden neben den ihm anhaftenden Untugenden und schamlosen Lastern. Der Chinese ist nicht civilisirbar; mögen gewisse Chinesenfreunde sagen, was sie wollen. So lange der Chinese nur Macht und Reichthum anerkennt, für Recht und Unrecht aber keinen anderen Begriff hat, als dass jedes begangene und entdeckte Unrecht mit Geld zu sühnen ist, während ihm Alles als Recht gilt, was man ungestraft thun kann, so lange ist er ein der abendländischen Civilisation verschlossener Barbar. Er mag äusserlich auch noch so von europäischer Cultur beleckt sein, auch dem Fortschritt insoweit huldigen, als er sich unsere Erfindungen und Industrieerfolge zunutze macht, so bleibt er im Innern doch stockchinesisch, voll maasslosen Dünkels und Geringschätzung für unsere Ideale der Humanität, unserer höchsten Errungenschaft, abhold, ein Streber, dem alle Mittel und Wege recht sind.

JF
K
PR
V

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Die russische Regierung verlangt neuerdings eine Commissionsuntersuchung zum Zwecke der Abstellung der Umtriebe bewaffueter Banden an der russisch-türkischen Grenze; der Sultan verspricht, zu diesem Zwecke Tewfik Pascha zu entsenden. — Trotz der Bemühungen der türkischen Behörden hören die Ausschreitungen der Kurden nicht auf. Diese plündern die nächst Bitlis gelegene armenische Ortschaft Hartgogh und verüben in dem Kloster Erghan (Erzingian) und in Kighi (Erzerum) verschiedene Mordthaten. — Ueber die Sicherheitszustände in Beirut erheben sich Klagen; Mordthaten, Raubanfälle und andere Gewaltthaten seien an der Tagesordnung, und ein deutscher Kaufmann sei auf offener Strasse von Gendarmen angefallen, misshandelt und beraubt worden.

Arabien. Die Lage in Jemen ist noch immer sehr bedenklich; die revolutionäre Bewegung ist ernst, die Unzufriedenheit gewinnt an Ausdehnung.

Persien. In Buschir finden wegen der gegen die Pest getroffenen sanitären Maassregeln Unruhen statt. Nach Aufhebung der Quarantaine im Hafen und nach Wiedereröffnung der Bazare wird die Ordnung wiederhergestellt und es herrscht Ruhe. — Die von der russischen Regierung vor drei Jahren begonnene 350 *km* lange Landstrasse von Rescht nach Teheran ist vollendet und wird eröffnet.

Indien. Auf die Brauerei Murree in Quetta findet ein räuberischer Ueberfall statt, wobei mehrere eingeborene Beamten getödtet und andere schwer verwundet werden. Die Räuber, mit denen der berüchtigte Dschafir Khan in Verbindung stehen soll, werden von berittener Polizei verfolgt, entkommen aber. — In Puna dauert die Pest fort, und es kommen in der Stadt wie im Truppenlager viele Erkrankungen vor, von welchen die meisten tödtlich verlaufen.

Tongking. Der Vorstand des Postens Rua Rao, M. Breugnot, nimmt mit einer kleinen Truppenmacht Lasa Sor, einen nahen Verwandten des alten Räuberhäuptlings Nuong, gefangen, der vor 4—5 Jahren die Gegend zwischen den Flussgebieten des Song Tschu und des Haut Song beunruhigte. Lasa gelang es im vorigen Jahre, der Verfolgung durch Cuvelier, den Vorstand des Postens Xamthen, zu entrinnen und bei Phutuong Zuflucht zu finden. Lasa's Gefangennahme befreit diese Gegend der anamitischen Kette von Piraten, so dass sie ein Verkehrsweg für europäische Kaufleute und Reisende werden kann.

China. Die französischen Forderungen nach bedeutenden Eisenbahnconcessionen in Yünnan stossen bei den Chinesen auf Schwierigkeiten. Der chinesische Pöbel reisst die in Yünnanfu wehende französische Tricolore herab und zeigt sich gegen die dort weilenden Vertreter französischer Gesellschaften höchst feindselig. Der Vicekönig von Yünnan erlässt eine Proclamation, worin er die Einwohner davor warnt, die französischen Eisenbahningenieure zu belästigen. — Der Aufruhr im Kiautschau-Gebiet ist vollständig bewältigt; der Widerstand ist gebrochen, überall ist die Ruhe wiederhergestellt, die Ortschaften bitten um Frieden, die ganze Gegend ist durch Hauptmann Mauwe zur Auslieferung der Waffen gezwungen worden. Die Erwerbungen des für die Eisenbahn nöthigen Grundes und die Sicherstellung der Arbeiten sind durch einen Aufruf geregelt, den der Kreismandarin von Kaumin erlassen hat. — Die Lage der christlichen Chinesen in Südschantung ist mehrfach schwierig geworden, und der deutsche Gesandte in Peking fordert das Tsungliyamen auf, durch Befehle an den Gouverneur für die Sicherheit der Christen zu sorgen. — In den Provinzen Kwangtung und Kwangsi leidet der Handel unter dem immer mehr überhandnehmenden Räuberunwesen. In Cotkon am Westflusse werden 500 Soldaten von 1000 Räubern umzingelt, angegriffen und geschlagen, wobei 350 getödtet und verwundet werden. — Der Secretär des japanischen Consulates, der abgesendet worden war, um die japanische Flagge auf Amoy (Tigerhügel) zu hissen, wird von den Aufständischen zurückgetrieben. — In der Umgegend von Tschining macht sich eine gefahrdrohende Bewegung gegen die fremden Christen bemerkbar. — Ueber ein in der russischen Concession zu Hankau gelegenes, der englischen Firma Jardine, Matheson & Co. gehöriges und von ihr in aller Form erworbenes Grundstück, dessen Besitztitel der russische Consul nicht anerkennt, kommt es zwischen Kosaken und englischen Matrosen zum Streit, wobei die letzteren, die das Grundstück bewachen, eine das russische Consulat bedrohende Stellung einnehmen. Der russische Gesandte und der englische Geschäftsträger kommen überein, die Schwierigkeit durch Schiedsspruch erledigen zu lassen. — Russland erklärt den Hafen von Talienwan für die ganze Dauer des im März 1898 zwischen Russland und China abgeschlossenen Pachtvertrages als Freihafen für die Handelsschiffe aller Nationen und wird in dessen Nähe eine neue Stadt mit dem Namen Dalny erbauen. — Italien gibt den Gedanken, Sanmun zu besetzen oder irgend eine geeignetere Station in China zu erwerben, auf. — Ein italienisches Syndicat bewirbt sich um die Concessionen für eine Eisenbahn von der Küste der Provinz Tschekiang nach dem Innern des Landes und für eine andere Eisenbahn in der Umgebung von Peking. — Dem Ingenieur Rouffart, Vertreter belgischer Capitalisten, wird die Erlaubniss zum Bau und Betrieb einer ca. 700 *km* langen Eisenbahn ertheilt, welche die Grubengebiete von Schansi mit der Linie Peking—Hankau verbinden soll. — Die Kaiserin-Witwe beauftragt die Provinzbehörden, Kang-yu-wei und zwei andere flüchtige Reformer gefangenzunehmen zu trachten, da diese nicht aufhören, aufrührerische Lehren zu verbreiten. — In Niutschwang ist die Pest ausgebrochen, und man befürchtet, dass sie auch nach Tientsin und anderen Orten des nördlichen China eingeschleppt werden könnte. — Den fremden Gesandtschaften werden die neuen vom Tsungliyamen in Bezug auf Grubenunternehmungen erlassenen Vorschriften mitgetheilt.

Formosa. Die Japaner sollen auf Formosa reiche Goldlager entdeckt haben, die sie, um die Oeffentlichkeit nicht darauf aufmerksam zu machen, insgeheim ausbeuten. Die Goldlager befinden sich im Nordosten der Insel.

Philippinen. Die Aufständischen nehmen und verbrennen in San Fernando den amerikanischen Dampfer „Saturnus". Die Amerikaner ergreifen wieder die Offensive. General McArthur bricht mit seiner ganzen Streitmacht, 5000 Mann, bis auf 600 Mann, die als Besatzung in San Fernando zurückbleiben, von dort auf, um gegen die Hauptmacht der Aufständischen zu stossen. Nach einem Gefechte auf der ganzen Linie, wobei die Philippiner nur schwachen Widerstand leisten und sich auf Calulut zurückziehen, wird dieses von den Amerikanern eingenommen, und diese rücken gegen Los Angelos und westlich gegen Porac vor. Oberst Bell dringt mit einer kleinen Macht in Los Angelos ein, wird aber von den Philippinern wieder vertrieben; Oberst Smith nimmt mit verstärkter Truppenmacht den Kampf wieder auf, schlägt die Aufständischen mit schweren Verlusten und besetzt Los Angelos. Nun halten die Amerikaner die Stadt Manila und die Umgebung in einem Umkreis von 15 englischen Meilen besetzt, die Stadt Iloilo und Umgebung im Umkreise von neun Meilen und die Stadt Cebu und ein kleines Stück von deren Umgebung; das Uebrige ist in den Händen der Philippiner. General Bates verhandelt mit dem Sultan des Sulu-Archipels über einen neuen Vertrag, in welchem unter anderen Punkten der Schutz und die Oberhoheit der Vereinigten Staaten zur Bedingung gemacht ist, wogegen diese den Bewohnern des Archipels volle Religionsfreiheit verbürgen.

Die Moros stehen zu den amerikanischen Truppen in freundschaftlichen Beziehungen und unterzeichnen ein Uebereinkommen, nach welchem sie die Oberhoheit der Vereinigten Staaten über die gesammten Philippinen anerkennen; die Moros von Westmindanao suchen um Erlaubniss an, die Insurgenten vertreiben zu dürfen. In Manila wächst die Erbitterung gegen die drückende Herrschaft der Amerikaner von Tag zu Tag.

Afrika.

Algier. Der Kaid ben Lenuar greift an der Spitze von 5000 Mann die Stämme Beni-Thal und Beni-Mangansche an, tödtet viele von ihnen und verbrennt ihre Dörfer.

Aegypten. Die Pest in Alexandrien ist im Erlöschen. Die diesjährige Nilschwelle ist ungenügend, so dass der grösste Theil des Fruchtlandes von Oberägypten nicht besäet werden kann.

Aegyptischer Sudan. Die Mahdisten versuchen einen Aufstand, der von dem Khalifen Muhammed Scherif, einem der vier seinerzeit vom Mahdi eingesetzten Khalifen, und von zwei Söhnen des Mahdi angezettelt wurde, denen gestattet worden war, unter Aufsicht im Dorfe Schukaba am Weissen Nil zu wohnen. Eine kleine ägyptische Truppenabtheilung, die abgesandt ist, um sie zu verhaften, wird von den Derwischen angegriffen. Muhammed Scherif und die beiden Söhne des Mahdi fallen im Kampfe, das Dorf wird in Brand gesteckt. Der Khalifa befindet sich in Dschebel Gedir. Die Vollendung der Atbara-Brücke wurde durch ungünstige Witterung verzögert.

Französischer Sudan. Die französische Expedition Voulet Chanoine, die damit beauftragt war, das Gebiet zwischen Say am Niger und dem Tschadsee zu erforschen, und die sich auf dem Wege nach Zinder befand, um den vom Emir von Zinder an Hauptmann Cazemajou und dessen Gefährten verübten Meuchelmord zu rächen, hat sich selbst eines ungeheuerlichen Verbrechens schuldig gemacht. Da die Hauptleute Voulet und Chanoine die Eingeborenen auf das Grausamste behandelten, sich auch Raub und andere schwere Verbrechen im Sudan zu schulden kommen liessen, wurde die Behörde im Sudan angewiesen, durch einen höheren Officier und einen Lieutenant die beiden angeklagten Hauptleute ihrer Aemter entheben, als Gefangene nach der Hauptstadt von Senegambien, Kayes, bringen zu lassen und dort vor ein Kriegsgericht zu stellen. Zu diesem Zwecke erhielten Oberstlieutenant Klobb und Lieutenant Meunier von dem Gouverneur von Französisch-Sudan den Befehl, von Kayes aus zur Expedition Voulet-Chanoine zu stossen, über sie den Befehl zu übernehmen und die beiden Officiere nach Kayes zur Aburtheilung bringen zu lassen. Von einer Abtheilung eingeborener Soldaten begleitet stiessen Klobb und Meunier bei Damangar im Damergulande, auf dem halben Wege zwischen dem Niger und dem Tschad, auf die Mission Voulet-Chanoine. Klobb theilte der Expedition seinen Auftrag mit, worauf Voulet drohte, auf ihn feuern zu lassen, wenn er darauf bestehe, seinen Befehl auszuführen. Als Klobb und Meunier trotzdem mit ihrer Begleitmannschaft sich der Expedition näherten, liess Hauptmann Voulet seine Leute sofort laden und sich schussbereit halten. Klobb liess nicht laden und rückte mit Meunier vor. Als Klobb mit seinen Begleitern sich in einer Entfernung von 150 Metern von der Mission befand, liess Voulet drei Salven abfeuern, und Klobb und Meunier fielen mit dem grössten Theile ihrer Begleitmannschaft. Die wenigen Ueberlebenden der kleinen Truppe, die nur aus 30 schwarzen Schützen bestand, ergriffen vor der aus ca. 1300 Mann bestehenden Truppe Voulet's die Flucht und liessen ihre zum Tode verwundeten Officiere und Kameraden im Stiche. Ein Sudaner brachte die Nachricht von dieser Mordthat nach Kayes. Nun ist die Expedition Voulet für vogelfrei erklärt worden, und dies wurde schon oder soll erst den beiden anderen Expeditionen mitgetheilt werden, denen diejenige Voulet's die Hand reichen sollte, nämlich der Expedition Foureau-Lamy, die sich im Lande Air nördlich von Damergu befindet, und der südlich vom Tschadsee im Tscharithale vorgehenden Expedition Gentil-Bretonnet.

Französisch-Guinea. Hier ist der Bau mehrerer Eisenbahnen in Aussicht genommen, die den Hauptort Grand Bassam mit dem Inneren verbinden sollen. Eine Bahn soll von Petit-Alépé in nordwestlicher Richtung nach Séka-Séka führen, und einerseits später in nördlicher Richtung nach Kong, andererseits sofort von Séka-Séka nach Tumodi ausgebaut werden. Eine Eisenbahn wird von Konakry nach dem Niger angelegt werden.

Dahome. Um Gelder zur Anlage der Niger-Eisenbahn beizubringen, hat die Regierung den Eingeborenen eine Kopfsteuer von Frs. 1·25 im Binnenlande und Frs. 2·25 in sechs Küstenorten auferlegt. Die Eintreibung erfolgt ohne Schwierigkeit, da die Häuptlinge dabei mitwirken und 25 Percent der aufgebrachten Gelder erhalten. Bei der Grenzregulirung zwischen Togo und Dahome werden drei wichtige Ortschaften, Kabola, Pira und Bedu, Frankreich zuerkannt.

Britisch-Westafrika. Bai Bureh, Niagua und Bai Scherbro, die drei Hauptanführer im letzten Sierra Leone-Aufstand werden nach Accra deportirt.

Britisch-Ostafrika. Hier herrscht in Folge der Trockenheit grosser Nothstand; neben der Hungersnoth herrschen die Pocken und im Innern die Rinderpest.

Französisch-Congo. Die von Foureau geleitete Expedition, die vor einigen Monaten ausgesandt wurde, um die Gegend zwischen dem Sangha und dem Congo zu erforschen, kehrt nach Gabon zurück. Es ist ein Eisenbahnbau von Libreville, dem Hauptorte an der Küste, nach Uesso am Sangha in Aussicht genommen.

Portugiesisch-Ostafrika. In Maguda kommen Erkrankungen an Beulenpest vor.

Nyassaland. Die mit den Engländern gegen den Häuptling Mataka operirende Macht erreicht Kanyelas. Der Vormarsch geht wegen Mangels an Proviant nur langsam vor sich und der Feind beunruhigt die portugiesische Colonne; die britische Expedition rückt gegen den Chintasee vor, um bösen Zwischenfällen zuvorzukommen. An der Ostseite des Nyassasees treten die Pocken auf.

Betschuanaland. In Pigtree wird ein Holländer verhaftet, der im Betschuanaland Unfrieden stiften will.

Basutoland. Nach Maseru, der Hauptstadt von Basutoland, wird die Telegraphenlinie eröffnet.

Maskarenen. Die Beulenpest auf Mauritius dauert an.

Australien.

Samoa. In einer Versammlung der Commissare und Mitglieder beider Parteien wird ein Abkommen unterzeichnet, wonach das Königthum und der Posten des Präsidenten des Municipalrathes abgeschafft werden. Die Malietoa-Partei gibt die Erklärung ab, dass sie die Annexion (an welche Macht?) als die beste Lösung wünsche. Die Commission einigt sich, den amerikanischen Generalconsul Osborn zum Vertreter des Oberrichters Chambers zu bestellen. In Mulinuu findet unter Leitung der Commission eine Versammlung der Häuptlinge beider Parteien statt. Je 13 Häuptlinge als Vertreter beider Parteien unterzeichnen den Beschluss, der das Königthum abschafft. Mataafa, der für die Abschaffung des Königthums und die Ernennung des Dr. Solf zum Chef der Regierung eintritt, soll zum Gouverneur seines Bezirkes ernannt werden. Die feindselige Gesinnung der Eingeborenen unter einander dauert fort. Zehn Tage nach der Abfahrt der Commission von Samoa wird die Regierung des Consularhofs mit Dr. Solf als Berather eingesetzt. Aeusserlich ist Alles ruhig, doch werden die Häuptlinge, die zu Mataafa stehen, mehrmals von den Anhängern Tanu's angegriffen und beleidigt. Tanu und Tamasese, der ehemalige Vicekönig, haben ihre Regierung noch immer in Apia, trotz des Befehls der Com-

mission, sie aufzulösen. Die vorläufige Regierung fordert durch öffentliche Bekanntmachung die Malietoaleute, die sich in Apia aufhalten und dort nicht ihren Wohnsitz haben, auf, in ihre Heimat zurückzukehren.

MISCELLEN.

Die Kosten des Philippinenkrieges. Die „New Yorker H.-Z." schreibt: Die an Spanien gemachte Zahlung von 20 Millionen Dollars für die Abtretung der Philippinen war nur eine Bagatelle im Verhältniss zu den zur Zeit noch unberechenbaren Ausgaben für den Krieg gegen die Insurgenten und für die spätere Organisirung des dortigen Staatswesens. Die bisherige Kriegführung hat grosse Summen verschlungen und sie würde ohne Zweifel, wenn Kriegssecretär Alger am Ruder geblieben wäre, unser Budget in den nächsten Jahren aufs Höchste gespannt haben, da die durchaus falsche Politik einer Kriegführung mit offenbar unzureichenden Streitkräften die Kämpfe auf den Philippinen unabsehbar verlängert haben würde. Abgesehen von den groben Missbräuchen, welche die Verwaltung des Kriegsdepartements unter dem früheren Secretär charakterisirte, hat Alger den schweren Vorwurf gegen sich heraufbeschworen, dass er im Widerspruche mit der Ansicht und Ueberzeugung hervorragender Officiere die Widerstandskraft und die Hilfsquellen der Insurgenten bedeutend unterschätzte. Er hätte schon viele Monate, ehe er seinen Abschied erhielt, aus seinem Amt entfernt werden sollen. Unter dem jetzigen Kriegssecretär Elihu Root wird ein anderes System inaugurirt werden, und Alles deutet darauf hin, dass eine Klärung und Reorganisirung des ganzen unter seiner Controle stehenden Dienstes bevorsteht. Root ist ein heller Kopf, welcher ohne persönliche Politik lediglich die Interessen des Gemeinwesens im Auge hat. Sein erster Schritt gestaltete sich zu einer Vernichtung des Algerismus. Er gewann nach flüchtigem Studium der Verhältnisse die Ueberzeugung, dass der Kampf gegen Aguinaldo und seine Generale kein Kinderspiel sei. Er unterbreitete nach einer eingehenden Rücksprache mit General Miles dem Präsidenten einen festgefassten Plan für die künftige Kriegführung und Präsident McKinley hat ohne Rückhalt diesen Plan gutgeheissen. Die Philippinen werden gegen Ende October genügende Streitkräfte aus den Vereinigten Staaten haben und der Krieg wird voraussichtlich, sobald diese Streitkräfte sich über das in Insurrection befindliche Gebiet entwickelt haben werden, von kurzer Dauer sein. Es wird daraus folgen, dass das Budget für die eigentliche Kriegführung ein zeitlich beschränktes sein wird. Doch wird die Occupation der Philippinen auf Jahre hinaus schweres Geld kosten. Ob die Abtretung der Philippinen von Seite Spaniens ein Danaergeschenk ist oder nicht, muss sich erst in der Zukunft herausstellen, sobald nach Herstellung der Ordnung die wirthschaftlichen Interessen des Landes eine Pflege erhalten können. Jedenfalls aber werden die Philippinen unser Budget auf Jahre hinaus auf eine enorme Ziffer bringen, und Schatzsecretär Gage ist jetzt schon mit dem Problem einer Schätzung der durch die Philippinen verursachten Ausgaben und einer Feststellung der Mittel, diese Ausgaben zu decken, ernstlich beschäftigt. Das Kriegs- und Flottendepartement werden ihm zunächst ihre künftigen Bedürfnisse auseinandersetzen und ihm die Ziffern ihrer Dienstzweige liefern. In Bezug auf die Beschaffung der Mittel stehen dem Schatzsecretär verschiedene Quellen zur Verfügung. Er kann dem Congress eine weitere Ausbeutung der Inlandsteuern empfehlen, oder er kann von der ihm durch Congressacte ertheilten Ermächtigung, Bonds für Kriegszwecke auszugeben, Gebrauch machen. Er hat kraft Gesetzes das Recht, für diese Zwecke im Ganzen 400 Millionen Dollars Bonds auszugeben. Bekanntlich hat die Administration nur 200 Millionen Bonds ausgestellt. Es stehen daher dem Schatzsecretär noch 200 Millionen zur Ausgabe frei. So sehr sich der Secretär auch gegen weitere Bondemission sträuben mag, liegt doch die Wahrscheinlichkeit nahe, dass er zu dieser Maassregel wird schreiten müssen. Der Stand der bisherigen Einnahmen aus allen Quellen ist ein solcher, dass er für ausserordentliche Ausgaben von schwer berechenbarer Höhe kaum ausreicht. Selbst wenn von Seite des Schatzamtes eine Erweiterung der Inlandbesteuerung versucht werden wird, wird das Ziffernergebniss derselben kaum den vermehrten Ausgaben gleich kommen. Herr Gage wird daher vermuthlich in seinem an den Congress abzugebenden Jahresbericht die Nothwendigkeit einer weiteren Ausdehnung der Inlandsteuern darlegen und seine Empfehlungen demnach einrichten. Es wird zu gleicher Zeit den Congress mit der Nothwendigkeit einer Bondemission unter der bereits zu Recht bestehenden Ermächtigung vertraut machen. Die Höhe der zu emittirenden Bonds wird von der Höhe der neuen Steuern abhängen. Je ergiebiger diese Steuern sein werden, desto beschränkter wird die Bondemission sein können. Falls der Congress von der Auferlegung weiterer Steuern ganz Abstand nehmen wird, wird dem Schatzamt kein anderer Ausweg offen stehen, als die volle Erschöpfung der Bondemission, je nach dem Steigen der Kriegsausgaben. Während die aus dem Erwerb der Philippinen entstehenden ungeheuren Lasten unabwälzbar sind, muss die Wiedererlangung der ungeheueren Summen, welche in dem Ausgabebudget erscheinen, der Zukunft vorbehalten werden.

Die „Städtewüste" des Hauran schildert Oppenheim in einem der interessantesten Capitel seines neuen grossen Reisewerkes „Vom Mittelmeer zum Persischen Golf", von dem bisher der erste Band vorliegt. Mit der Bezeichnung Hauran wird nicht nur das bekannte Gebirge belegt, sondern auch das ganze Gebiet südlich der Ebene von Damascus, einer der fruchtbarsten Landstriche der Erde, der von jeher die Kornkammer Syriens gewesen ist. Schon in ältester Zeit ist die Ebene bewohnt gewesen; neuerdings leben hier mehr oder minder sesshaft gewordene arabische Bauern, denen die Türkei gewisse Freiheiten lässt. Das Land ist durch heftige Erderschütterungen wiederholt heimgesucht worden, trotzdem finden sich überall eigenartige bauliche Reste. Städte, Dörfer und Burgen findet man, die zum Theile auf den ersten Blick so gut erhalten scheinen, dass man glauben möchte, sie seien bewohnt, während sie doch in Wirklichkeit seit einem Jahrtausend verlassen worden sind und zum grossen Theile auch noch heute leer stehen. Die Ruinen sind so zahlreich, dass sie zur Bezeichnung „Städtewüste" für den Hauran geführt haben. Die Bauwerke stammen aus den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung, in denen ein unter Oberhoheit der Römer stehendes Reich, dessen Einwohner gegen Ende des I. Jahrhunderts aus dem südwestlichen Arabien eingewandert waren, unter der Herrschaft ihrer Stammesfürsten, der Rassaniden, eine Zeit der Blüthe erlebte. Mit dem Einzug des Islam verschwanden die Rassaniden und ihr Volk aus der Geschichte; der Hauran muss damals fast ganz von seiner Bevölkerung verlassen worden sein. Zur Zeit der Kreuzzüge erlebte er eine zweite, nur kurze Blüthe, und seitdem hat sich jahrhundertelang nur eine sehr spärliche sesshafte Bevölkerung im Hauran aufgehalten. Betrachtet man die Bauwerke näher, so zeigen sich fast überall die Spuren furchtbarer Zerstörungen, die zum Theile feindlichen Einfällen, in erster Linie aber den Erdbeben zuzuschreiben sind. Der Eindruck, den die leeren Strassen und Bauten der längst verödeten Stätte auf den Reisenden machen, ist grossartig, aber fast unheimlich. Das Material der Bauten besteht beinahe ausschliesslich aus grossen schwarzen Lava- oder Doleritblöcken ohne Mörtel. Im Inneren werden die Steine auch für das, was man von

Holz gefertigt zu sehen gewohnt ist, verwendet. Die Decken der Zimmer sind aus mächtigen, meist auffallend schmalen Steinplatten zusammgefügt oder sie wölben sich in Kuppelform. Die Thüren sind bisweilen auch aus einem einzigen monolithischen Block gemeisselt, sie drehen sich in den gleichfalls steinernen riesigen Angeln. Auch die Fensterflügel, die von Lichtöffnungen durchbrochen sind, selbst die in die Wände eingelassenen Schränke, die an den Mauern entlang laufenden Sitzbänke, die Aufsätze, die Lampen oder ähnliche Gegenstände zu tragen bestimmt waren — alles dies ist von Stein. Die Treppen zum zweiten Stockwerk befinden sich an der Aussenseite der Mauern und bestehen aus langen, in die Wand eingelassenen steinernen Stufen. Gewaltige, aus mächtigen Quadern erbaute Wasserreservoire sind bei fast allen Ruinenstädten zu treffen; ihr Umfang misst oft Hunderte von Schritten, tiefe, steinerne Treppen führen zu ihrem Grunde hinab. Der Hauran ist auch überreich an verzierten Steinschriften, die fast regelmässig ein rechteckiges, im Innern durch Schrift geschmücktes Medaillon aufweisen. Späteren Einwanderern haben einzelne Bautheile als Material für ihre Bauten dienen müssen, und so findet man Steine mit Ornamenten und Inschriften willkürlich und regellos als Thürschwellen u. s. w. verwendet. Die ältesten Bewohner des Hauran müssen in Höhlen gehaust haben, wie sie sich in diesem Gebiete finden und noch heute von den dortigen Bauern für ihre Heerden und gelegentlich für sich selbst benützt werden.

Telegraph und Telephon in China. Im Vergleich mit Japan ist China in der Entwicklung der elektrischen Ingenieurkunst weit zurück. Der Telegraph ist im himmlischen Reiche die einzige Anwendung der Elektricität, die es zu einiger Bedeutung gebracht hat, und auch er befindet sich noch in höchst primitivem Zustande. Das Telegraphennetz im Innern des Landes wird von der Regierung fast ausschliesslich für ihre eigenen Zwecke vorbehalten, ist aber auch für Handels- und private Depeschen zugänglich. Die Zahl der Linien ist sehr beschränkt, wird aber ergänzt durch die Küstenkabel der Eastern Extension Company, die die Haupthäfen von China unter einander und mit Europa verbinden. Die Landlinien befinden sich in einer dauernden Gefahr vor Angriffen der Eingeborenen, die die Telegraphenstangen umhauen und den Draht stehlen, besonders die Versuchung den Telegraphenstangen gegenüber muss bei dem grossen Holzmangel in den meisten Theilen des Landes bedeutend sein. Der Gouverneur eines Bezirkes, wo dieser Unfug besonders überhandgenommen hatte, wusste schliesslich kein anderes Mittel dagegen als einen Erlass, dass, sobald eine Telegraphenstange umgehauen wäre, irgend einem Menschen in der Nachbarschaft der Kopf dafür abgehauen werden würde Dieses Mittel hat sich als wirksam erwiesen. Die zur Telegraphie benützten Apparate sind, soweit die Verwaltung seitens der chinesischen Regierung in Frage kommt, ganz veraltet und unzulänglich. In Kanton, der wichtigsten Handelsstadt des Reiches, ist für den ganzen telegraphischen Verkehr nur ein halbes Dutzend Morse-Apparate vorhanden. Alle Telegraphenbeamten sind Chinesen. Da es kein chinesisches Alphabet gibt, sondern jedes Wort durch ein besonderes Schriftzeichen dargestellt wird, so gibt es nicht weniger als 9800 verschiedene telegraphische Zeichen. Daraus lässt sich allein ermessen, welchen Schwierigkeiten die Telegraphie in China begegnet. Telephone gibt es in den meisten Vertragshäfen, aber ihre Zahl ist selbst in den grössten dieser Plätze sehr beschränkt. Den lebhaftesten telephonischen Verkehr hat Shanghai, wo aber auch nur 380 Abonnenten und 4 Telephonbeamte sind, die 4000mal täglich angerufen werden. Die verwandten Apparate sind ein altmodisches amerikanisches Fabricat. Die Telephonbeamten werden verhältnissmässig nicht schlecht bezahlt, denn sie bekommen 60 Mark monatlich, d. h. doppelt so viel als Elektricitätsarbeiter in Japan und viermal so viel wie die weiblichen Telephonistinnen in Tokio.

Die erythräische Colonie. Die Turiner „Gazz. del Pop." bringt einige Aeusserungen des gegenwärtig in Italien weilenden Statthalters der erythräischen Colonie, Martini, welche geeignet erscheinen, die hie und da auftauchenden Besorgnisse wegen dieses italienischen Colonialbesitzes zu beschwichtigen. Den Aeusserungen Martini's ist zu entnehmen: Die Eisenbahn von Massaua nach Gura und Asmara sei im Bau begriffen, die erste Strecke werde aus dem Ueberschusse der Summen bestritten, die für Strassenbauten ausgeworfen sind, und die ganze Bahn werde nicht einen Heller Zuschuss aus der Staatscasse beanspruchen. Sie werde strategisch wichtig sein und die Transportkosten, die gegenwärtig 250 Lire für 1 t Waaren — von Massaua nach Asmara — betragen, wesentlich herabsetzen, auch zweifellos den Handelsverkehr heben. Noch wichtiger würde eine Eisenbahn nach Kassala sein, denn sie müsste den ganzen Handel von Gedaref und Gallabat nach Massaua lenken. Herr Martini geht so weit, zu glauben, dass die Erträge einer solchen Bahn genügen würden, um die sämmtlichen Bedürfnisse der Colonie zu bestreiten. Die Gefahr neuer Verwicklungen mit Abyssinien besteht nach seiner Meinung durchaus nicht, da Menelik durchaus friedlich und freundschaftlich gesinnt sei. Die Aufgebung des Hochlandes und Beschränkung auf Massaua sei weder beabsichtigt, noch rathsam. Die Regelung der Grenze müsse und werde im Einverständnisse mit dem Negus erfolgen, und man dürfe auf baldige befriedigende Erledigung der Angelegenheit hoffen. Martini bestritt die ihm zugeschriebene Ausserung, wonach man dem Negus drohen müsse, um ihn in dieser Beziehung gefügig zu machen, und betonte, dass Niemand besser geeignet sei, die Angelegenheit freundschaftlich und zufriedenstellend zu erledigen, als der Major Cicco di Cola, der noch immer in Addis-Ababa weilt. Auch die wirthschaftliche Ausbeutung der Colonie hat nach Herrn Martini eine vielversprechende Zukunft. Landwirthschaft, Bergbau und landwirthschaftliche Industriezweige seien grosser Entwicklung fähig.

Die nordafrikanischen Höhlenwohnungen. Von den Höhlenwohnungen in Nordafrika, die sich am Rande der Sahara finden, entwirft ein englischer Reisender folgende Schilderung: Die Höhlen liegen auf dem Wege der Karawanenzüge und werden von diesen, wenn sie die afrikanische Wüste durchqueren, auch aufgesucht. Kein Einfluss von aussen her ist jedoch im Stande gewesen, ihre Bewohner von ihren alten Gewohnheiten, ihrer alten Tracht und ihrer eigenartigen Lebensweise abzubringen. Eine Höhlenstadt ist ein merkwürdiger Wohnort. Aeusserlich macht sie den Eindruck eines römischen Circus. Die Niederlassungen liegen übereinander in Höhlen und bilden einen kreisförmigen Wall, der nur einen einzigen Eingang von aussen her hat. Alle Hausthüren öffnen sich nach dem Inneren, jede Wohnung hat nur eine Thüre und ein Fenster. Man muss eine in den Wall gehauene Treppe erklimmen, um in die unteren Häuser zu gelangen, andere Stufen führen zu den höher gelegenen Höhlen. Ein primitives Schloss, das mit einem hölzernen Schlüssel geöffnet wird, schliesst die Thüren. In den im Kreise gelegenen Wohnungen mit den aussen kahlen Wänden sind die Bewohner vor Angriffen der benachbarten Stämme wie in einer Festung geschützt. Diese Städte bestehen schon seit sehr langer Zeit. Die Höhlenbewohner sind ein friedliebendes Volk, sie sind intelligent und arbeitsam, treiben Viehzucht und bebauen das Land mit unermüdlicher Ausdauer. Das interessante Volk ist bis jetzt wenig von den Europäern aufgesucht worden, da es beschwerlich und gleichzeitig gefährlich ist, sich ihm zu nähern, denn wenn man glücklich dem Sciroco entflohen ist, hat man unganghare Schluchten zu überwinden, ehe man zu diesen Wohnstätten gelangt.

Morphinismus in China. Der deutsche Consul in Amoy berichtet: Die Einfuhr von Morphium ist seit dem Jahre 1891, in welchem ihrer in der zollamtlichen Statistik zum erstenmale Erwähnung gethan wird, von 800 auf 5561 Unzen im Jahre 1896 gestiegen und hat im Jahre 1897 und 1898 die aussergewöhnliche Höhe von 9103 und 11.749 Unzen erreicht. Nur ein geringer Bruchtheil wird zu medicinischen Zwecken verwendet, der weitaus grösste Theil dient zu Einspritzungen an Stelle des Opiumrauchens. Die einfache Einspritzung kostet 4 bis 5 Cents, eine Pfeife Opium dagegen 6 bis 7 Cents, und da die Wirkung der Morphiumeinspritzung annähernd dieselbe sein soll wie die des Opiumrauchens, wird der erhöhte Verbrauch zum Theil auf die grössere Billigkeit zurückzuführen sein. Das einheimische Opium, das im Geschmacke dem indischen und persischen bedeutend nachsteht, soll sich zur Gewinnung von Morphium sehr gut eignen, und da letztere schon an mehreren Plätzen, wenn auch in kleinem Maassstabe, betrieben wird, dürfte der wirkliche Verbrauch an Morphium ein noch weit grösserer sein, als aus der zollamtlichen Statistik hervorgeht

Altägyptische Liebeslieder. Professor *Max Müller* hat soeben eine Sammlung von Liebesgedichten der alten Aegypter herausgegeben. Das Buch vereinigt die bedeutendsten Proben der altägyptischen Poesie. Vor vier Jahrtausenden schon besang der alte Aegypter seine Geliebte mit demüthiger Verehrung, und das junge Mädchen lieh seiner Sehnsucht poetischen Ausdruck. Die alten Aegypter waren durchaus keine Aseeten; aus ihren Dichtungen spricht Lebensfreude und Thatkraft. Die Heiraten wurden von den Eltern vermittelt — bei den Knaben mit 15, bei den Mädchen mit 12 Jahren; oft aber hatte auch schon bei ihnen die Pflicht mit der Liebe einen harten Kampf zu bestehen. Scheidungen kannte man nicht; dagegen bestand in den älteren Zeiten die Polygamie neben der einen rechtmässigen Frau ziemlich öffentlich, verschwand aber später. Die vollständigste Sammlung von Liebesliedern fand sich in einem Londoner Papyrus, der wahrscheinlich in die 18. oder 19. Dynastie gehört. Es ist auffallend, dass in den Liebesliedern stets das Wort „Schwester" als Anrede der Geliebten gebraucht wird; vielleicht geht dies auf die Sitte der Pharaonen zurück, ihre Schwestern zu heiraten. Der Ausdruck ist in diesen Gedichten freilich oft noch sehr unbeholfen, und merkwürdige, schwerverständliche Bilder werden herangezogen, um den Empfindungen Ausdruck zu verleihen, aber sie zeugen auch von zarten Gefühlen, und sie sind meistens einfach, epigrammatisch in der Diction. Da finden wir z. B. die „Klage" einer verlassenen Geliebten, die in freier Uebersetzung folgendermaassen beginnt: „Ich wende meine Augen zum äusseren Thor, Siehe, es kommt mein Bruder zu mir, Meine Augen heften sich starr auf den Pfad, Mein Ohr lauscht, ob die Klinke sich rührt . . ." Es folgen dann Klagen, dass der Geliebte nichts mehr von ihr wissen wolle, während sie nur an ihn denke und in ihm lebe. Ein anderes: „Auf die Pilgerfahrt Bin ich gegangen Mit den Ruderern, Zu kämpfen auf Befehl, meine Myrtenbündel auf der Schulter, So bin ich gegangen zu Anch-toue; zu Ptah, dem Gott der Wahrheit, will ich sagen, Gib mir meine Schwester unter den Bäumen, Ihre Lippen überfluthen von süssesten Weinen . . ." Eine hübsche Pastorale ist die „Einladung der Vogelstellerin": „Der Pfad deiner Schwester, der Geliebten deines Herzens, führet zur Hecke, o mein theurer Bruder, Was immer du wünschest, gewährt dir mein Herz, Alles will ich dir bringen . . . Alle Vögel Arabiens fliegen über Aegypten, Gesalbet in Myrrhen, Die besten, die kommen, Mein Netz hat sie gefangen, Sie bringen ihren Wohlgeruch von Arabien, die Klauen voll Balsam. Meine Wünsche fliegen, dich zu treffen, Zusammen wollen wir sie befreien. Hören sollst du den schrillen Schrei Meiner Myrrhengesalbten, Wenn du bei mir bist . . ." Sehr beliebt sind kurze Epigramme, wie „Die Umarmung": „Wenn ich dich umschlinge und deine Arme um mich fühle, Bin ich auf einmal im fernen Arabien, Wie einst mit Abira — gesalbet mit Oel." Oder — etwas prosaischer —: „Wenn ich küsse deine offenen Lippen, Bin ich im Rausche wie vom Bier . . ." Goethe's „Liebhaber in allen Gestalten" ist die Variation eines uralten Motivs, wie Folgendes zeigt: „Ich wünscht', ich wäre der Ring, der rund um deinen Finger sich windet! Dann würdest du mich immer behüten Als Schmuck deines Lebens", oder: „Wäre ich ach! nur der Kranz von Myrten, O theure Schwester! Wie würde ich fest deinen lieblichen Nacken umklammern." —

Eisenbahnen in Korea. Einer japanischen Zeitung zufolge richtet die japanische Regierung ihre ganz besondere Aufmerksamkeit auf die in Korea geplanten Anlagen von Eisenbahnen. In noch grösserem Maasse ist das jedoch in leitenden politischen Kreisen Japans der Fall, die die Regierung zu veranlassen suchen, die sich ihr jetzt bietende Gelegenheit zur käuflichen Erwerbung der Concession für eine Linie von Söul nach Widschu auszunutzen. Dieselbe wird gegenwärtig von dem französischen Syndicat zum Kauf ausgeboten, das sie seinerzeit erlangte. Als die japanische Regierung unmittelbar nach dem Kriege mit China diejenige Koreas drängte, ihr das Recht zur Anlage einer Bahn zwischen Söul zuzugestehen, unternahm Frankreich, das damals innige Beziehungen zu Russland unterhielt, den gleichen Schritt und erwirkte die bewusste Concession für jenes Syndicat. Man betrachtete das zur Zeit als einen Schachzug gegen Japan im Interesse Russlands, dem dadurch eine schliessliche Fortsetzung seiner sibirischen Eisenbahn, respective der Ableger derselben nach der Hauptstadt von Korea gesichert werden sollte. Die koreanische Regierung wurde indess auf die möglichen Folgen davon aufmerksam gemacht und veranlasst, eine Spurbreite von 4 Fuss 8 Zoll englisch vorzuschreiben, während die russische 5 Fuss 11 Zoll ist. In der Zwischenzeit ist bekanntlich eine gewisse Erkältung der französisch-russischen Beziehungen eingetreten, und aus diesem Grunde, so sagt jenes japanische Blatt, dürfte wohl auch jetzt die französische Gesellschaft ihre Concession abgeben wollen. Die Söul-Fusan-Eisenbahn bildet den einen Theil der künftigen grossen Linie durch die koreanische Halbinsel und die Söul-Widschu-Strecke würde der andere sein. Schliesslich aber ist auch noch die Verbindung des letzteren Platzes mit Niutschwang in Aussicht genommen, und die Ausführung dieser Bahnprojecte dürfte sich für den Handel im fernen Osten als von der denkbar grössten Bedeutung erweisen.

Mesopotamische Teufelsanbeter. Der „Köln. Volksztg." wird über die Secte der Teufelsanbeter in Persien und in den benachbarten Ländern Folgendes geschrieben: Diese Secte dehnt sich aus über Kurdistan, Mesopotamien, Oberarmenien, Theile Persiens und Neurusslands. Gleich den Manichäern erkennen die sogenannten Yezidi zwei Urgründe an, das Gute und das Böse, sie verehren aber nur das letztere — was man auch bei Naturvölkern finden kann, und zwar wird dies damit begründet, dass das gute Princip als gutes ja doch Niemandem schade, man also nur dem Bösen Verehrung schulde, um sich selbst zu sichern. Das böse Princip nennen die Yezidi mit dem türkische Worte Scheitan (Satan, Teufel); die Furcht vor demselben geht bei ihnen so weit, dass sie kein Wort aussprechen, welches mit Sch anfängt, noch weniger natürlich sprechen sie den Namen selbst aus und brauchen stets eine Umschreibung, wie „der, den du kennst", oder einfach „er", oder sonderbarerweise auch oft „Pfauenkönig". Diese Bezeichnung rührt her von dem bevorzugten Opfer, dass man ihm bringt, einem Pfau, hauptsächlich in Mosul, wo es viele Yezidi gibt.

PAPIER PITTENER PAPIERFABRIKS-ACTIEN-GESELLSCHAFT.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXV. Jahrgang. WIEN, SEPTEMBER 1899. Nr. 9 Beilage.

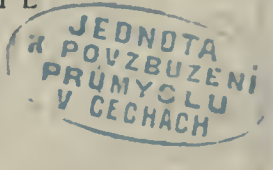
Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig ö. W. fl. 5.—, M. 10.—, Frs. 12.50 ohne Postversendung.
„ „ „ fl. 5.60, M. 11.20, Frs. 14.— mit „

Insertionsbedingungen:
Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite ö. W. fl. 5.—.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE



TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI. STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF, NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BÖHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

* Giltig ab 1. Mai 1899. * FAHRPLAN. * Giltig ab 1. Mai 1899. *

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. 16†) I. II.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.	E. Z. Ostende-Triest L.I.Cl.				P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 3 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	E. Z. Triest-Ostende L.I.Cl.	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 5 I. II. III.	P. Z. 15†) I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
7 45	8 15	8 45	1 15	3 50	5 25	8 25	8 40	9 45	11 00	ab	Wien (Südbahnhof)	an	8 5	8 50	9 45	6 35	6 45	4 00	8 20	9 00	9 15	1 15
e8 15	.	9 23	e1 51	.	.	e8 56	e9 36	.	.	an	Baden	ab	7 56	.	9 14	5 55	.	3 25	.	.	.	12 37
8 37	8 59	10 07	2 22	4 38	6 12	9 44	10 20	10 36	11 47	≪	Wiener-Neustadt	≪	7 15	7 58	8 52	5 13	5 48	2 56	7 28	8 10	8 24	12 02
10 13	10 38	12 28	4 37	6 10	8 09	10 09	12 58	12 13	1 22		Semmering		5 23	6 46	7 31	3 02	4 31	1 01	6 14	6 50	7 08	10 17
10 36	10 59	12 58	5 09	6 35	8 34	11 30	1 29	12 34	1 43		Mürzzuschlag		4 45	6 20	7 00	2 12	3 59	12 13	5 48	6 20	6 37	9 40
11 07	12 29	2 20	5 56	8 11	9 11	.	.	.	.		Neuberg		3 44	.	6 16	.	.	11 22	.	5 17	5 47	.
11 13	.	2 13	6 25		9 35	.	2 54	.	.		Kapfenberg		3 01	.	5 57	12 28	.	10 21	.		.	8 38
1 43	.	.	8 56		.	.	.	.	.		Au-Seewiesen		11 50	.	4 05	.	.	.	.		.	6 00
11 26	1 43	2 58	6 36		9 42	12 18	3 01	1 18	2 27		Bruck a. d. M.		2 52	5 23	5 50	12 16	2 58	10 07	4 51		5 34	8 26
11 45	.	3 48	8 03		10 41	.	4 10	.	.		Leoben		1 57	.	5 20	11 19	.	9 11	.		4 47	7 05
2 31	.	7 52	.		.	.	9 50	.	.		Eisenerz		.	.	10 25	5 38	.	5 58	.		.	.
2 16	.	.	.		1 45	.	7 00	.	.		Selzthal		.	.	2 25	8 10	.	6 35	.		2 16	2 16
.	.	.	.		8 19	.	5 35	.	.		Wörgl		.	.	.	10 50	.	.	.		7 16	7 46
.	.	.	.		9 30	.	7 20	.	.		Innsbruck		.	.	.	8 58	.	.	.		6 33	6 33
4 27	.	10 27	.		7 18	.	11 20	.	.		Villach		.	.	12 20	4 51	.	.	.		9 04	.
11 00	.	.	.		2 15	.	10 27	.	.		Venedig		.	.	4 45	5 12	.	.	.		2 10	.
	12 15	3 55	8 55		11 00	1 20	4 57	2 16	3 25		Graz		1 10	4 20		10 03	1 55	8 07	3 49		4 31	7 00
	1 50	6 29	10 45			.	6 58	.	.		Spielfeld		9 48	3 20		8 16	.	6 01	.		.	
	2 59	7 54	.			.	8 15	.	.		Purkla (Gleichenberg)		.	1 11		5 12	.	4 48	.		.	
	5 00	.	.			.	10 17	.	.		Luttenberg		.	8 40		3 10	.	.	.		.	
	2 14	7 04	11 27			2 36	7 41	2 36	4 35		Marburg		9 15	2 56		7 40	12 29	5 27	2 30		3 10	
	6 45	11 17	.			6 17	10 7	6 17	9 51		Klagenfurt		5 45	8 30		2 13	7 30	.	11 45		11 45	
	8 15	.	.			7 12	2 35	7 12	11 39		Villach		.	6 12		12 40	5 48	.	10 51		10 51	
	10 2	.	.			10 51	7 12	10 31	.		Toblach		.	.		7 10	1 00	.	7 38		7 38	
	5 53	.	.			1 42	11 08	1 42	.		Bozen-Gries		.	.		12 45	8 38	.	4 21		4 21	
	7 36	.	.			2 59	.	2 59	.		Meran		.	.		.	6 35	.	3 00		3 00	
	7 39	.	.			3 15	.	3 15	.		Trient		.	.		10 58	7 17	.	3 19		3 19	
	8 26	.	.			3 59	.	3 59	.		Mori		.	.		9 57	6 40	.	2 47		2 47	
	9 50	.	.			5 09	.	5 09	.		Arco		.	.		8 13	.	.	1 07		1 07	
	10 08	.	.			5 26	.	5 26	.		Riva		.	.		7 56	.	.	12 50		12 50	
	10 23	.	.			.	.	.	.		Verona		.	.		6 50	5 00	.			.	
	2 39	7 40	12 20			3 05	8 28		.		Pragerhof		8 42	2 29		6 53	.	4 35			2 38	
	3 18	8 38	.			3 49	9 29		.		Pettau		7 27	1 45		5 43	.	.			1 56	
	3 44	9 06	1 51			4 12	10 03		5 54		Cilli		7 26	1 29		5 21	11 09	2 56			1 34	
	4 16	9 40	2 39			4 42	10 42		6 24		Steinbrück		6 50	12 57		4 40	10 39	2 15			10	
	7 48	.	7 24			7 24	4 20		.		Agram		.	7 50		12 54	.	9 40			9 0	
	5 33	11 15	4 36			5 53	12 43		7 35		Laibach		5 20	11 29		2 50	9 50	12 25			11 51	
	7 26		7 25			7 43	3 23		9 24		St. Peter			9 52		12 40	7 59	9 14			10 15	
	8 56		11 24			9 17	.		11 24		Abbazia-Mattuglie			8 09		.	5 31	5 31			8 25	
	11 10		1 00			1 00	9 40		1 00		Pola			5 20		.	2 15	2 15			6 15	
	8 31		9 42			8 57	4 51		10 35		Nabresina			8 32		10 51	6 36	7 14			8 50	
	9 17		11 18			10 08	6 34		2 27		Görz			7 10		9 25	2 55	5 25			6 5.	
	7 00		6 20			2 15	11 05		.		Venedig			10 25		4 45	.	10 50			2 10	
	2 30					5 59	2 05		.		Bologna			6 30		2 05	.	4 50			10 35	
	6 03					10 47	6 34		.		Florenz			3 01		9 10	.	10 50			6 10	
	11 25					7 35	1 10		.		Rom			9 30		2 30	.	2 30			11 10	
	7 00					1 36	6 45		.		Neapel			11 25		8 20	.	8 20			2 55	
	2 5					7 3	6 42		.		Mailand			1 05		11 25	.	.			7 25	
	6 45					11 53	12 20		.		Genua			8 35		6 15	.	.			3 05	
	12 47					10 08	6 46		.		Nizza			12 20		10 02	.	.			4 45	
	9 00		10 2.			9 28	5 35		10 58		Triest			8 00		9 55	6 10	6 25			8 15	
						6 50	10 50	2 55	5 30	7 40	ab	Wien (Südbahnhof)	an	8 50	9 50	1 40	5 35	9 35				
						9 21	12 52	5 54	8 00	10 43	an	Sopron (Oedenburg)	ab	5 58	7 23	10 57	3 30	6 25				
						10 55	2 07	7 51	9 33	12 37	≪	Szombathely (Steinamanger)	≪	4 00	5 52	9 01	2 19	4 39				
						1 35	4 08	11 01		3 42		Nagy-Kanizsa		12 45		6 05	12 20	2 05				
						8 48	10 27			9 16		Zágráb (Agram)		7 39			7 07	.				
						4 44	6 50			7 18		Barcs		9 15			8 45	11 05				
						10 00				1 20	an	Pakrácz	ab	2 50				6 00				

Die **Nachtzeit** (6 00 Abds. bis 5 59 Früh) ist durch **Unterstreichung** der Minutenziffern kenntlich gemacht.

Die Zeiten **rechts** von den Stationsnamen sind **von unten nach oben** zu lesen.

†) Verkehrt vom 1. Juni an, und zwar nur an Wochentagen.

Von Wien ab jeden Dienstag.

Von Triest ab jeden Mittwoch.

†) Verkehrt vom 1. Juni an, und zwar nur an Wochentagen.

Speisewagen: Wien-Triest (einmal wöchentlich) bei den Ost-Expresszügen (Wien ab 11 00, Wien an 6 45).

Schlafwagen (I. Classe): Wien-Triest und Abbazia, Fiume (einmal wöchentlich) bei den Ost.-Expresszügen (Wien ab 11 00, Wien an 6 45). (I. und II. Classe): Wien-Triest und Venedig (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 9 5, Wien an 8 20).

Directe Wagen (I. II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand und Klagenfurt (ab 1. Juni) auch Villach- und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 7 45, Wien an 9 15), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 9 45, Wien an 8 20), Wien-Abbazia-Fiume und Pola (Wien ab 8 15, 8 25, Wien an 8 50, 9 15), Wien-Görz-Cormons (Wien ab 8 15, Wien an 8 50), Wien-Cormons-Venedig (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Sopron-Essegg-Pécs (Wien ab 6 50, 7 40, Wien an 8 52, 9 5), Wien-Sopron-Zákány-Agram (Wien ab 10 50, Wien an 5 35).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7.

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für Petroleum, Gas, Oel und elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher gratis und franco.

Export nach allen Weltgegenden.

ZOLL-COMPASS.

Der V. Jahrgang des „Zoll-Compass" wird, gleichwie der III. beziehungsweise der Ergänzungsband desselben (IV. Jahrgang *lieferungsweise* zur Publication gebracht und die einzelnen Lieferungen erscheinen nach Maassgabe der eintretenden Veränderungen in den betreffenden Zolltarifen.

Der gestellten Aufgabe, die für unseren Aussenhandel wichtigsten Länder successive in den Rahmen dieses Jahrbuches einzubeziehen, wird der erscheinende V. Jahrgang durch Neuaufnahme der Zolltarife der *australischen Colonien, Niederländisch-Indiens* und der *Philippinen* entsprechen.

Von dem in 20 Lieferungen erscheinenden V. Jahrgang sind bisher 12 Lieferungen publicirt worden, enthaltend die Tarife von Rumänien, Argentinien, Russland, Britisch-Indien, China, Japan, Korea, Persien, Oesterreich-Ungarn, Schweden, Norwegen, Helgoland, Italien, Argentinien (II. Auflage), Deutschland, Frankreich, Griechenland, Belgien, Vereinigte Staaten von Amerika, Schweiz und Vereinigte Staaten von Amerika (II. Auflage).

Preis per Lieferung 45 kr. = 90 Pfg.

Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. Für *Deutschland* alleiniger Vertrieb durch E. S. Mittler & Sohn, Berlin S. W. 12, Kochstrasse 68—70.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums.

In Verlage des k. k. österr. Handels-Museums erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum"

mit der Beilage

„Commercielle Berichte der k. u. k. österr.-ungar. Consularämter".

Mehr als 147,100 Artikel u. Verweisungen.

MEYERS KONVERSATIONS-LEXIKON

= Vollständig liegt vor = in 5., neubearbeiteter und vermehrter Auflage:

272 Hefte je 50 Pf., 17 Bände je 8 Mk.

17 Bände in Halbleder geb. je 10 Mk.

18,100 Seiten Text.

10,500 Abbildungen.

Probehefte und Prospekte gratis durch jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig.

Mit 1088 Bildertafeln u. Kartenbeilagen.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Indien—China—Japan.

Dreizehn Fahrten von Triest, resp. Fiume mit Berührung der Häfen Port Said Suez, Aden, Karrachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama (diese beiden Häfen werden alternativ nur jeden zweiten Monat berührt) und Kobe. **Auf der Ausfahrt kann Venedig facultativ angelaufen werden.** Anschluss in Bombay an die Dampfer der directen Linie Triest-Bombay. — In den Zwischenhäfen, **Bombay ausgenommen**, können Abfahrten und Ankünfte früher oder später erfolgen. Der Aufenthalt in Fiume auf der Rückfahrt kann um die für die Lade- und Umladeoperationen nöthige Zeit verlängert oder verkürzt werden. Ausser den oben bezeichneten Häfen können sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Echellen Chinas oder Japans oder Manila berührt werden.

Directer Dienst Triest—Bombay.

Abfahrt von Triest am 3. der Monate Jänner, Februar, März und am 12. März; ferner am 3. der Monate April, Mai, Juli, September, October, November und December, mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Bombay. — Die Ankünfte und Abfahrten in den Zwischenhäfen können verfrüht oder verspätet werden, jedoch ohne das itinerärmässige Eintreffen in den Endhäfen zu beeinträchtigen. Anschluss in Bombay in beiden Richtungen an die Dampfer der Indo-China Japan-Linie.

Triest—Calcutta.

Abfahrt von Triest am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Juni, August, September, October, November, December mit Berührung der Häfen Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta. Auf den Hin- und Rückfahrten können Cocanada, Madras und andere Häfen der Coromandel-Küste angelaufen werden. Auf den Rückfahrten ist die Berührung der Burmanischen Reichshäfen sowie anderer Echellen des Rothen und Adriatischen Meeres facultativ. Das Anlaufen von Bombay und Massaua auf den Hinfahrten und von Venedig auf den Rückfahrten ist bei allen Reisen facultativ.

Mercantildienst nach Brasilien.

Gemeinschaftsdienst mit der „Adria". Von Triest, resp. Fiume je eine Abfahrt in den Monaten Jänner, Februar, März, April, Mai, drei Abfahrten im Juli, zwei Abfahrten im August, zwei Abfahrten im September, zwei Abfahrten im October, eine Abfahrt im November und eine im December. Berührung der Häfen Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eilinie Triest—Cattaro

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in Cattaro Freitag 12 Uhr Mittags, berührt.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 2½ Uhr Nachm., in Triest Samstag 5½ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich** *A* und in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari** und **Brindisi**.

Linie Triest—Metkovich *A*.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in Spalato an die Hinfahrt der beschleunigten Eilinie Triest—Cattaro.

Linie Triest—Metkovich *B*.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Rogosinzza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in Spalato an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht, Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag 8½ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankunft in Triest den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 2½ Uhr Nachmittags, in Zara Donnerstag 5 Uhr Nachm., berührt.: Cherso, Rahaz. Malinska, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag 6½ Uhr Früh, in Pola Montag 4 Uhr Früh

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 11 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara**.

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Brindisi, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta. Corfu** und **Santa Maura** verlängert.. Auf der Rückfahrt von **Bari** und **Brindisi** Anschluss in **Cattaro** nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 7 Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Melada Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo. Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eilinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A**.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende August.

Von **Alexandrien** ab Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattachia, Alexandrette, Meryna, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., an in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 5 Uhr Früh.

*) Am 3., 10., 17., 24. und 31. Jänner, 7., 14., 21. und 28. Februar, 7., 14., 21. und 28. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5., 12., 19. und 26. September, 3., 10., 17., 24. und 31. October, 7., 14., 21. und 28. November, 5., 12., 19. und 26. December.

**) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3., 10., 17. und 24. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

Anschluss in **Alexandrien** an die Eilinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt in **Smyrna** (in den Monaten vom September bis Ende März) auf der Hinfahrt nach **Candien, Cerigo** etc. (**Thessalische** Linie **B**, Rücktahrt).

Eilinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Pirèus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 4 Uhr Nachm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschluss in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt nach **Albanien** und **Dalmatien** (**Dalmatinisch-Albenesische** Linie, Rückfahrt), weitere in **Corfu** oder **Santi Quaranta** aus **Albanien** nach **Triest** (Linie **Triest—Constantinopel**, Rückfahrt); in **Corfu** auf der Hinfahrt auf die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch-Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt nach **Candien** etc. (**Thessalische** Linie **A**, Rückfahrt).

Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, berührt Ineboli, Samsun, Keraesunt, Trapezunt, Rizeh (nur auf der Hinfahrt). Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 2 Uhr Nachm., in Odessa Montag 9 Uhr Früh, berührend: Burgas, Varna, Costanza. Rückfahrt ab **Odessa** jeden Montag 4 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 10 Uhr Vorm.

Griechisch-Orientalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Smyrna, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vorm.

*) Am 1., 15. und 29. Jänner, 12. und 26. Februar, 12. und 26. März, 9. und 23. April, 7. und 21. Mai, 4. und 18. Juni, 2., 16. und 30. Juli, 13. und 27. August, 10. und 24. September, 8. und 22. October, 5. und 19. November, 3., 17. und 31. December.

**) Am 9. und 23. Jänner, 6. und 20. Februar, 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

Anschluss in Piräus an die Eilinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie **B**, Rückfahrt) und überdies in den Monaten vom September bis Ende März auch auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Caramaniac e Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eilinie Triest—Alexandrien.

Griechisch-Orientalische Linie *B*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Chios, Smyrna, Vathy, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vormittags.

*) Am 8. und 22. Jänner, 5. und 19. Februar, 5. und 19. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 15. und 29. October, 12. und 26. November, 10. und 24. December.

**) Am 2., 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22. Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. September, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 19. December.

Anschluss in Piräus an die Eilinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna in den Monaten vom September bis Ende März auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Carramanische Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa, sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eilinie **Triest—Alexandrien**.

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 12 Uhr Mittags, in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, berührt.: Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von Galatz jeden Mittwoch 9 Uhr Früh, in Constantinopel Sonntag 8 Uhr Früh. (Burgas, Varna nur auf der Rückfahrt, Braila nur auf der Hinfahrt.)

Anschluss in Constantinopel an die Rückfahrt der Griechisch-Orientalischen und der Syrisch-Caramanischen Linie.

Thessalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, berührend: Fiume, Valona, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in Triest drittnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

*) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7 und 21. December.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eilinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung. Die Rückfahrt ist weiters im Anschluss an die Hinfahrt der Eilinie **Triest—Constantinopel** sowie der **Griechisch-Orientalischen** Linie **A**. In **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eilinie **Triest—Alexandrien**.

Thessalische Linie *B*.

Von **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh, berührend: Durazzo, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Smyrna, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Montag 12 Uhr Mittags.

*) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli 10. und 24. August, 7. und 21. September, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

**) Am 7. und 21. Jänner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November. 9. und 23 December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eilinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Smyrna** (vom September bis Ende März) auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Syrisch-Caramanischen** Linie; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Von **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu nächsten Mittwoch 9½ Uhr Vorm., berührend: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Brindisi (Bari und Brindisi nur auf der Hinfahrt), Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu. Retour von Corfu Donnerstag 8½ Uhr Früh, an Triest Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in Cattaro auf der Rückfahrt von Bari und Brindisi nach Dalmatien mit der rückkehrenden Dalmatinisch-Albanesischen Linie; in Santi Quaranta auf der Hinfahrt an die Eilinie Triest—Constantinopel, sowohl nach Triest als nach Constantinopel.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** ab jeden Freitag 4½ Uhr Früh, in Prevesa den gleichen Tag 5 Uhr Nachm., berührend: Sajada, Parga, Sta. Maura. Rückfahrt ab **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu den gleichen Tag 6½ Uhr Abends. Anschluss in Corfu an die Rückfahrt der Eilinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Anmerkung. Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

(Oceanischer Dienst siehe vorhergehende Seite.)

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

October 1899. Nr. 10.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

JEDNOTA
K POUŽITÍ
PRŮMYSLU
V CECHÁCH

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 5 fl. = 10 Mark.

INHALT: Der VII. internationale Geographencongress in Berlin in wirthschaftsgeographischer Hinsicht. — Westaustralien. — Auffindung der Thontafeln von El-Amarna. — Von der sibirischen Bahn. — Das Schicksal Persiens. — Ein englisches Bahnproject Alexandrien-Shanghai. — Chronik. — Miscellen: Französische Colonialbahnen in Guinea. — Die deutsche Sanga-Ngoko-Expedition. — Talienwan. — Ueber indische Musikinstrumente. — Literatur.

DER VII. INTERNATIONALE GEOGRAPHEN-CONGRESS IN BERLIN IN WIRTHSCHAFTS-GEOGRAPHISCHER HINSICHT.

Die Versammlung von Geographen aller Länder, die vom 28. September bis 4. October d. J. in den herrlichen Räumen des neuen preussischen Abgeordnetenhauses tagte, hat sich ihren Vorgängerinnen — der letzte Congress fand 1895 in London statt — durchaus würdig angeschlossen, ja, dieselben vielfach übertroffen, sowohl was den wissenschaftlichen Werth der gebotenen Vorträge und Discussionen, als auch was die Reichlichkeit der „Darbietungen" (die zusammen eine kleine Bibliothek ausmachten) und den Glanz der festlichen Zusammenkünfte anlangt. An dieser Stelle kann jedoch nur eines kleinen Theiles der Verhandlungen gedacht werden, da im Vordergrunde derselben zumeist Probleme der physischen Geographie standen, die zum grössten Theile wie z. B. Oceanologie, Gletscherkunde, Eiszeitforschung in geschickter Weise in Zusammenhang mit zwei grossen Unternehmungen Deutschlands, der vor Kurzem beendeten Tiefseeforschungsreise und der geplanten Südpolarfahrt, gebracht wurden. Ausserdem war ein erheblicher Theil sowohl der allgemeinen wie der Gruppensitzungen den Berichten über Forschungsreisen in verschiedenen Welttheilen gewidmet. Der Rest entfiel namentlich auf Anthropogeographie (Bevölkerungs- und Siedlungsgeographie), mathematische Geographie und Kartographie und auf den Unterricht, sowie auf die Besprechung einer Anzahl praktischer Fragen, auf die ich noch zurückkomme. Der *Wirthschaftsgeographie* war im Gegensatze zu früheren Congressen, namentlich jenem von Bern 1891, wo ihre Behandlung sehr in die Breite, wenn auch nicht in die Tiefe ging, keine selbstständige Section eingeräumt worden, die wenigen ihr zugehörigen Vorträge vertheilten sich auf die Gruppen Anthropogeographie, Biogeographie und Unterricht und wussten sich kein besonderes Interesse zu gewinnen. Zumeist versprach auch ihr Titel mehr, als sie selbst hielten. Herr *Gauthiot* von der Société de géographie économique in Paris erörterte die Wirthschaftsgeographie im Allgemeinen, er besprach die Geschichte der Namen „géographie commerciale" und „économique", behandelte kurz die Quellen und Hilfsmittel, die diesen Disciplinen zu Gebote stehen, und endlich die Wege zu ihrer „Vulgarisation". Er kam dabei im Wesentlichen nicht über den Vorschlag einer Trennung des geographischen Unterrichtes vom geschichtlichen hinaus. Der Berliner Professor E. v. *Halle* sprach über „die Verbreitung der Industrie über die klimatischen Zonen", oder vielmehr über die Theorien älterer Philosophen und Nationalökonomen, welche die Industrie als ausschliessliches Eigenthum der gemässigten Zone auffassten und mehr und mehr von den Thatsachen Lügen gestraft werden. Ueber die Processe, welche das Eindringen der Industrie in hohe und niedere Breiten begleiten, sowie über dessen Bedingungen sprach sich Redner nur wenig aus. Grössere Anpassung der Weissen an die Klimate, moderne Sachsengängerei grossen Stils (Kuli, italienische Saisonarbeiter in Amerika), insbesondere aber die Fortschritte der Technik wurden als mitwirkende Momente namhaft gemacht. Was der Amerikaner Poultney *Bigelow* über Colonialverwaltung in verschiedenen Erdtheilen sagte, erhob sich nicht über das Niveau einer feuilletonistischen Plauderei.

Als Vortrag, der ein wirthschafts-geographisches *Special*thema anschnitt und auch eine rege Discussion hervorrief, ist eigentlich nur der des Herrn *Mac Ewan* über die Verbreitung der Theecultur und des Theeconsums in der Welt zu nennen. Wesentlich auf Erfahrungen in Deutsch-Südwestafrika beruhte ein Vortrag des Baumeisters *Rehbock* über den Werth künstlicher Bewässerung, der übrigens mehr in culturtechnisches Bereich fällt und auch nicht ohne Widerspruch blieb. *A de Claparède* (Genf) besprach die neue Nilsperre unterhalb Assuan, deren Einfluss auf die Wirthschaftsverhältnisse Aegyptens sehr bedeutend werden dürfte. Sie soll 1902 vollendet werden.

Da somit die grossen Fragen der Wirthschaftsgeographie, wie namentlich jene nach ihrer Stellung im System der geographischen Wissenschaften und nach der Richtung ihres weiteren Ausbaues, kaum je gestreift wurden, musste sich das Interesse des Handelsgeographen grossentheils solchen Vorträgen verschiedener Art zuwenden, in denen er *gelegentliche* wirthschaftliche Mittheilungen erwarten durfte. In der That fehlte es nicht an solchen. Die Reiseberichte, eine Hauptstärke des Congresses, trugen zwar in der Regel vorwiegend dem geotektonischen Aufbau Rechnung. Doch hob z. B. der ausgezeichnete Afrikareisende Graf *Götzen* sehr stark die Bedeutung Ruandas als eines geeigneten Objectes für die Colonisation durch Weisse hervor. In Vorträgen allgemeinerer Art kamen ebenfalls wirthschaftliche Momente von Belang wiederholt zur Sprache. Prof. *Lenz* (Prag) sprach über den Laterit, eine besonders in Afrika weitverbreitete Bodenart, die als Zersetzungsproduct verschiedener Gesteine anzusehen ist. In Bezug auf dessen Werth als Culturboden stehen sich die Ansichten schroff gegenüber, so dass der Redner eine Art Enquête mittels Fragebogen vorschlug, die in die tropischen Plantagengebiete zu versenden wären. Dr. *Meinardus* (Berlin) suchte im Sinne der neuen Theorien über den Zusammenhang der Temperaturverhältnisse des nordatlantischen Oceans und der nordeuropäischen (speciell norddeutschen) Witterungsverhältnisse auch einem statistischen Vergleiche zwischen Witterung und Ernteergebnissen neue Seiten abzugewinnen. Von zwei hochinteressanten Vorträgen des Prof. von *Krassnow* in Charkow enthielt der eine über das Klima von Kolchis bemerkenswerthe Mittheilungen betreffend die erfolgreiche Einführung subtropischer, besonders ost-

asiatischer Culturpflanzen (Thee, Bambus, Citrusarten) ins Riongebiet, der andere behandelte die Natur der südrussischen Steppen. Mit scharfer Beweisführung kam Redner zu dem Resultat, dass die Waldlosigkeit der schwarzen Erde keineswegs *klimatisch* bedingt, sondern lediglich eine Folge der geologischen Geschichte dieses Gebietes sei. Wo eine stärkere Erosion stattfindet, entwickelt sich von Schluchten und Bodenfurchen aus die Bewaldung, die ebenso wie künstliche Anpflanzungen, sich langsam, aber sicher ausbreitet. Der dadurch entstehende Waldboden ist von der schwarzen Erde verschieden und bleibt noch lange nach dem Abholzen von Waldungen kenntlich. — Aehnliche wichtige Mittheilungen mögen auch noch in anderen Vorträgen enthalten sein, die ich nicht anhören konnte — fanden doch zumeist drei Vorträge gleichzeitig statt.

Von den Berathungen des Congresses über internationale *Vereinbarungen* praktischer Art haben ebenfalls einige mehr oder weniger handelsgeographisches Interesse. Das schwierige Problem einer einheitlichen *Schreibung* der geographischen Namen wurde nur kurz behandelt und neuerlich vertagt. Es gelang mir, eine Resolution zu erreichen, welche ihr völliges Verschwinden von der Tagesordnung künftiger Congresse verhindert, das so manchem Skeptiker erwünscht wäre. In Bezug auf die allgemeine Anwendung des *Metermaasses* wurde auf englischen Antrag (H. R. Mill) eine entschiedene Befürwortung beschlossen. Nicht dasselbe war in Bezug auf die allgemeine Einführung der *Celsiusgrade* der Fall; nach einer begeisterten Lobrede des Schotten Buchanan auf die Fahrenheitscala wurde eine recht zahme Resolution angenommen. Der nicht unbedenkliche Vorschlag, den *Kreis* in 400 Grade à 100 Minuten à 100 Secunden zu theilen, fand ein ehrenvolles Begräbniss. Das bekannte *Penck*'sche Project einer allgemeinen *Erdkarte* in 1 zu 1 Million, welche dem Geographen ein sehr bequemes Arbeitsmittel bieten würde, wurde von seinem Urheber vorzüglich vertreten; die Resolution des Congresses zu seinen Gunsten bedeutet aber nur einen schwachen Schritt zu seiner Verwirklichung. Dasselbe gilt von anderen Erleichterungen des Arbeitens mit der Karte, die befürwortet wurden: obligatorische Beisetzung des Maassstabes, Angabe der Quellen auf der Karte etc., sowie von anderen, hier zu übergehenden „Wünschen".

Zum Schlusse sei noch erwähnt, dass in der den Congresstheilnehmern in die Hand gegebenen Festschrift über die *Stadt Berlin*, deren Stellung als Handels- und Industriestadt in knapper, ansprechender Weise behandelt ist. Die geographische Gesellschaft in Hamburg, auf deren Einladung viele Congressmitglieder jene Stadt besuchten, beschenkte ihre Gäste gleichfalls mit einer schönen Monographie über die *Elbe* und den Hamburger Hafen von M. Buchheister.

So mangelte es nicht an mancherlei Anregungen handels- und allgemein wirthschafts-geographischer Art, doch traten dieselben zersplittert und vereinzelt auf, es fehlte sozusagen der Brennpunkt, in dem sie hätten zusammentreffen können. Es würde zu weit führen, wollte ich erörtern, warum dies so kam und trotz des günstigen Bodens, den gerade Berlin für die Behandlung ökonomisch-geographischer Fragen geboten hätte, wohl auch so kommen musste. Nur angedeutet sei hier, dass die Wirthschaftsgeographie erst in sich selbst erstarken und ihren Charakter als *geographische* Disciplin noch entschiedener betonen muss, als dies trotz trefflicher theoretischer Schriften, wie die von Oppel, Günther, Kraus u. A., und trotz ausgezeichneter praktischer Vertreter bisher der Fall war, wenn sie sich von Seiten der Fachgeographen grössere Anerkennung verschaffen und nicht, wie dies noch vielfach der Fall ist, von ihnen als ein Sammelsurium nach Ländern geordneter nationalökonomischer, landwirthschaftlicher, handels- und waarenkundlicher, ethnographischer und daneben auch geographischer Einzelheiten betrachtet werden soll. Der Weg hiezu ist längst betreten, doch muss er energisch weiterbeschritten werden, ehe das Vorurtheil verschwinden wird, das ja gerade jungen, hoffnungsreichen Wissenschaften so oft entgegensteht. *Sieger.*

WESTAUSTRALIEN.

(Aus einem Berichte von S. M. Schiff „*Saida*".)

Die Hauptstadt und gleichzeitig der Handelsplatz von Westaustralien ist die am Swan-River liegende Stadt Perth. Dieselbe hat 35.000 Einwohner und ist mit dem an der Mündung des Swan-Rivers gelegenen Fremantle, dem Hafen von Perth, durch eine 20 *km* lange Eisenbahn verbunden. Den ungeahnten Aufschwung als Handelsplatz nahm Perth erst in den letzten 6 Jahren, d. i. seit der Entdeckung der Goldfelder in Coolgardie und Kalgoorlie im Jahre 1892. Rastlos wird an der Hebung der Stadt weitergearbeitet. Abgesehen von Gold, besitzt Westaustralien einen ungeahnten Reichthum an Bodenproducten, welche in absehbarer Zeit einen grossen Export ins Ausland und in die anderen australischen Colonien bedingen.

In erster Linie sind hier das Yarah-, Karriholz, Sandelholz und andere werthvolle Hölzer zu nennen. Das Yarah-Holz, welches sich für Bahn- und Hafenarbeiten, insbesondere aber für Schiffsbauzwecke sehr gut eignet, bedeckt ein Areal von ca. 8,000.000 Acres, das Karriholz kommt in noch grösseren Mengen vor. Bereits im Jahre 1897 betrug der Holzexport ca. 242.000 £, wovon 50.000 £ auf Sandelholz allein entfallen. Der Export an Yarah-Holz war bisher nicht so bedeutend, weil hievon grosse Mengen in der Colonie selbst für Bahn-, Minen-, Hafenbauten etc. verwendet wurden. Jedenfalls aber nimmt der Holzexport von Jahr zu Jahr zu.

Ein weiteres sehr wichtiges Bodenproduct bilden die Erze. Im Northampton-Districte bei Geraldton werden Kupfer, Zinn und Bleierze in grossen Mengen gefunden und nach England, Victoria, Südaustralien und New-South-Wales exportirt. Die im Collie-Districte, 25 Meilen von Port of Bunbury, gewonnene Kohle ist von guter Qualität und wurde bereits im Jahre 1897 die ansehnliche Menge von 23.380 *t* im Werthe von 25.800 £ theils an deutsche, englische und französische Schiffe abgegeben, theils in die anderen australischen Colonien exportirt. Bei der Ergiebigkeit und Ausdehnung der Kohlenlager ist auch hier ein wachsender Export zu erwarten.

Das grösste Exportproduct für ganz Australien bildet jedoch seit jeher die Schafwolle. Von Westaustralien allein wurde im Jahre 1897 die ungeheure Menge von $5\frac{1}{2}$ Millionen *kg* im Werthe von 295.600 £ ausgeführt. Der grösste Theil hievon, und zwar um 244.650 £, ging nach England auf den Londoner Markt, der Rest wurde theils nach anderen europäischen Handelsplätzen, theils nach Victoria, New-South-Wales und Südaustralien verfrachtet. Von grosser Bedeutung ist ferner auch die von Jahr zu Jahr steigende Production an Wein und Obst. Wenngleich diese beiden Artikel bisher nicht exportirt wurden, so ist dieses bei der Fruchtbarkeit des Landes, der steigenden Productivität und der guten Qualität sowohl des Weines als auch der übrigen Früchte in kürzester Zeit zu erwarten, und ist insbesondere der Weinbau am Mundaring-River hier hervorzuheben. Auch Weizen, Gerste und Hafer gedeihen in Westaustralien sehr gut und sind die im Jahre 1898 gewonnenen Mengen (38.000 *l*, 49.600 *l* und 63.480 *l*) als ganz ansehnlich zu bezeichnen.

Erwähnenswerth ist die Ausfuhr von Guano und Perlen. Die Ausfuhr von Guano ist sehr variabel, dieselbe betrug im Jahre 1892 4390 £, fiel sodann 1895 auf 200 £, um 1897 wieder den Ausfuhrswerth von 3250 £ zu erreichen.

Die Ausfuhr von Perlen hat bedeutend abgenommen und betrug im Jahre 1897 nur mehr 20.000 £, gegen 40.000 £ im Jahre 1892, ebenso sank die Ausfuhr an Perlmutter von 79.000 £ im Jahre 1892 auf 30.200 £ im Jahre 1897.

Die Ausfuhr an Häuten zeigt gegen die Vorjahre eine ziemliche Zunahme; dieselbe betrug im Jahre 1897 27.270 £, gegen 18.000 £ im Jahre 1896. An erster Stelle fungiren hier Schafhäute mit 25.000 £, den Rest bilden Känguruh- und Opossumhäute.

Schliesslich folgen hier noch einige Daten über die Goldproduction von Westaustralien, beziehungsweise den Ertrag der Goldfelder von Coolgardie und Kalgoorlie:

Jahr	Ertrag in Pfund Sterling
1886	1.147
1892	226.284
1893	421.385
1894	787.099
1895	879.748
1896	1,068.808
1897	2,564.977
1898	3,990.697

Ein grosser Theil des gewonnenen Goldes wird jetzt in der neuen Münze in Perth gegen Entrichtung sehr geringer Prägungskosten ausgeprägt; eine Unze reinen Goldes ergibt hiebei den Betrag von 3 £ 17 sh. 10½ d.

Bei dem fast vollständigen Mangel an eigener Industrie ist es nothwendig, nahezu alle Artikel nach Westaustralien zu importiren. Die wichtigsten dieser Importartikel sind: lebendes Vieh, Kleider, Lebensmittel, Getränke, Maschinen und Maschinenbestandtheile, Galanterie- und Glaswaaren, Leder, Schuhe etc.

Das lebende Vieh, sowohl Zugthiere als auch Schlachtvieh, wird aus den übrigen Colonien Australiens, insbesondere Victoria, Südaustralien und Neusüdwales importirt. Der Import betrug im Jahre 1897 circa 350.000 £.

Fertige Kleider kommen meist aus England, ein kleiner Theil aus den übrigen Colonien Australiens, Frankreich, Deutschland und Amerika. 1897 wurden um ca. 258.000 £ dieses Artikels eingeführt. Bettdecken kommen meist von England und den übrigen australischen Colonien, ein kleiner Theil aus Frankreich; der Import pro 1897 betrug 11.800 £. An der Einfuhr von Matten und Teppichen betheiligten sich ausser England auch Indien, Japan, Deutschland und Amerika. Der Einfuhrswerth betrug 1897 ca. 26.000 £. Leinwand kommt von England, Frankreich und Amerika, und betrug 1897 die Einfuhr ca. 17.000 £. Lebensmittel, wie Speck, Schinken, Zunge, Zwieback, Butter, Getreide, Käse, Kaffee, Cacao, Eier, Mehlspeise, Fleisch- und Fischconserven, Mehl, Fruchtconserven, Milchconserven, Zwiebel, Kartoffeln, Reis, Zucker, Gemüseconserven etc. kommen nach den statistischen Ausweisen meist von England, Deutschland, Frankreich, Indien und den anderen australischen Colonien. Inwieweit jedoch die Provenienzen richtig angegeben sind, ist nicht zu ermitteln, da die Zollbehörde in Perth immer den letzten, beziehungsweise den Heimatshafen des Schiffes, mit welchem die Waare eingelangt ist, angibt. So kommt es z. B., dass europäische Waare, welche über Singapore importirt wird, als von Singapore importirt in die Statistiken aufgenommen wird. Diesem Uebelstande soll sicherem Vernehmen nach bereits abgeholfen sein und bei jeder einlangenden Waare genau deren Provenienz angegeben werden.

Der Import an vorangeführten Lebensmitteln betrug 1897 ca. 1,060.000 £. An Getränken werden in Australien ungeheuere Mengen consumirt, daher auch der Import ein sehr grosser ist; derselbe betrug im Jahre 1897 nicht weniger als 343.894 £, und zwar vertheilt sich diese Ziffer folgendermassen:

	Pfund Sterling
Bier	152.393
Brandy	35.407
Gin	4.312
Rum	3 376
Whisky	85.020
Sonstige Liqueure	7.619
Wein	55.767

Das deutsche Bier, sogenanntes Lagerbier, sowie Kaiserbier, nach Pilsner Art gebraut, sind sehr beliebt. Oesterreichiches Bier hat unbegreiflicherweise trotz der Nachfrage bisher keinen Eingang gefunden. Während der Weinimport gegen 1896 (71 693 £) in Folge der steigenden Production im Lande selbst ziemlich zurückgegangen ist, finden die übrigen geistigen Getränke, insbesondere das Bier (115.943 £ im Jahre 1896) einen immer grösseren Absatz. Im Zusammenhang mit dem Consum von geistigen Getränken steht der Import an Mineralwässern; derselbe betrug 1897 3728 £. Leider ist unser Teplitzer, Krondorfer etc. hier nicht eingeführt, obwohl hiefür ein enormer Absatz geschaffen werden könnte, wenn der Kohlensäuregehalt dieser Mineralwässer erhöht werden könnte.

Maschinen und Maschinenbestandtheile, insbesondere solche für Bergbau und Minenindustrie, Eisenbahnen, ferner auch für Landwirthschaft, elektrische Beleuchtung, Wasserleitungen etc. bilden einen grossen Bestandtheil des Importgeschäftes Der Werth der 1897 importirten Maschinen oder deren Bestandtheile betrug 272.000 £. Dieselben kommen meist aus England. Auch an Werkzeugen und sonstigen Eisenwaaren, insbesondere Wellblech ist sehr grosser Bedarf, und concurriren hierin England und Amerika, auf welche auch der grösste Theil des Importes von 459.448 £ im Jahre 1897 entfällt.

Mit der Minenindustrie im Zusammenhange steht der grosse Bedarf an Pulver, Dynamit und Explosivstoffen. Der Import geschieht meist von England und Amerika, zum kleinen Theile auch von Deutschland und betrug 1897 ca. 137.254 £, wovon auf Dynamit allein die Summe von 111.229 £ entfällt.

Das rasche Wachsen und Emporbluhen der Städte bedingt eine grosse Nachfrage für allerlei Möbel und Einrichtungsgegenstände. Die Einfuhr betrug 1897 nicht weniger als 58.402 £, wobei erwähnt wird, dass ein Theil der gebogenen Möbel aus Oesterreich stammt.

An Leder, Lederwaaren, insbesondere aber an Schuhen und Stiefeln aller Arten ist grosser Bedarf, Schuhe und Stiefel sind englischer und amerikanischer, erfreulicherweise auch zum grossen Theil österreichischer Provenienz. Nach den gemachten Beobachtungen wäre österreichische Waare gerade in diesem Artikel noch viel concurrenzfähiger, wenn unsere heimischen Producenten ihre Erzeugnisse in Form und Arbeit genau den englischen und amerikanischen Mustern anpassen würden. Für starke, gut gearbeitete, genau angepasste und schön geformte Waare werden hohe Preise erzielt. Der Gesammtimport an Schuhen aller Gattungen im Jahre 1897 betrug circa 107.064 £, wovon der Import von Oesterreich nach Perth allein schätzungsweise 11.000—12.000 £ ausmacht.

Für Glas und Glaswaaren, ordinäre Gläser, Porzellan- und Steingutwaaren, Lampen, Cylinder, Tischgeschirr, Küchengeschirr etc. ist in Westaustralien stets guter Absatz. Auch an diesem Import betheiligt sich unsere Industrie nach den gemachten Beobachtungen mit einem grossen Antheil, wenngleich die Statistiken aus dem fruher erwähnten Grunde diese nicht ausweisen. Die Gesammteinfuhr pro 1897 betrug 27.400 £.

An Kerzen gelangten 10.921 £ zur Einfuhr.

Ein sehr beliebter Artikel sind Fahrräder. Dieselben sind meist englischen Ursprunges, die Fabricate mittlerer Qualität, der Preis zwischen 18—20 £ per Stück. Im Ganzen gelangten 1897 um 73.158 £ zur Einfuhr. Bessere Waare ist sehr gesucht. Wagen, Fuhrwerke und Wagenbauermaterial erreichten 1897 die Importsumme von

33.400 £. An Cement ist sehr grosser Bedarf. In Folge der fortgesetzten Hafenbauten, der Anlage von Wasserwerken etc. dürfte der Bedarf in Hinkunft ein noch bedeutenderer werden. Pro 1897 betrug die Einfuhr 16.261 £, wovon ein grosser Theil auf Belgien entfällt.

Erwähnenswerth ist ferner auch die Einfuhr von Besen und Bürsten (8263 £) Tabak, Cigarren- und Cigaretten (101.591 £), sowie Pfeifen, Cigarren und Cigarettenspitzen (14.297 £). Von den Pfeifen und Spitzen trägt ein sehr grosser Theil den Vormerk: „Made in Vienna", jedoch ohne Angabe der Firma. An Feuerwaffen betrug die Einfuhr 1897 circa 3029 £. An fertigen Thüren und Fensterrahmen aus weichem Holz wurden um 13.786 £ eingeführt.

Weiches Holz kommt mit Segelschiffen von Schweden und Norwegen und ist in den Statistiken, als von dort direct importirt, der Betrag von 49.400 £ eingestellt. Wahrscheinlich kommt aber noch ein grosser Theil schwedischen und norwegischen Holzes über Sydney, Victoria und mit Schiffen anderer Nationalität, so dass der angeführte Betrag zu gering angesetzt sein dürfte. Papier und Zeichenmaterialien sowie Kanzleibedürfnisse sind zum grossen Theil österreichisches Fabricat. Der Import erreichte 1897 die hohe Summe von 80.293 £. An Tauen wurden um 16.752 £ importirt. Bemerkenswerth ist ferner noch die Einfuhr an Hopfen, 10.723 £, und Malz, 27.933 £, sowie Heu, Spreu und Kleie um 105.914 £. Aus vorstehenden Ziffern ist zu entnehmen, dass der Handel in Westaustralien, insbesondere der Import in jeder Hinsicht, das heisst sowohl was die Anzahl der Artikel als auch die Menge der eingeführten Waaren anbetrifft, ein grossartiger ist. Zu welchem Theile Oesterreich daran betheiligt ist, konnte, wie bereits erwähnt, wegen der Art, in welcher die Statistiken bezüglich der Provenienz der Waaren geführt werden, nicht constatirt werden. Jedenfalls ist ein Theil der Galanterie- und Lederwaaren, der billigen Glas- und Porzellanwaaren, Pfeifen, Cravatten, Kleider, Möbel aus gebogenem Holz, der elektrischen Apparate und Utensilien sowie ein Theil medicinischer Apparate und Utensilien, ferner ein grosser Theil der Papierwaaren, Zeichenmaterialien, Bleistifte und insbesondere der Schuhe österreichischen Ursprunges.

Wie bereits früher erwähnt, liesse sich bei einiger Aufmerksamkeit und Rührigkeit unserer Industriellen nicht nur dieser Import wesentlich steigern, auch der Import von Möbeln, Glas- und Porzellanwaaren, Kleidern, Seifen, Parfumerien, Papier und Zeichenmaterialien, Leder und Galanteriewaaren etc. könnte noch viel grösseren Aufschwung nehmen. Für österreichisches Flaschenbier, Flaschenweine, Teplitzer und Krondorfer Wasser könnte sehr guter Absatz geschaffen werden. Der Einfuhrzoll ist ziemlich hoch, jedoch je nach Art der Waare sehr verschieden. Derselbe variirt zwischen 5, 10, 15 und 20 Percent des Einfuhrwerthes, doch ist auch ein Theil der Waaren vollständig zollfrei. Auf Bier wird 1 sh. 3 d bis 1 sh. 6 d per Gallone = 4·541 *l*, auf sonstige Spirituosen 16 sh. per Gallone an Zoll eingehoben. Auf Schuhe ist 10—18 sh. per Dutzend Paar, auf Mineralwasser 20 Percent Zoll. Ganz zollfrei sind z. B. landwirthschaftliche und sonstige Maschinen, Explosionsstoffe, lebendes Vieh, Buchbinder- und Seifensiedermaterial, Wagenmachermaterial, Cacao, Kaffee, Oel, Papierwaaren, Bahnwaggons und Bahnbestandtheile, Stearin, Stahl, Schwefel, Zucker, Thee, telegraphisches und telephonisches Material etc.

An Bahnen besitzt Westaustralien bisher 1300 Meilen, hievon sind 970 Meilen Staatsbahnen, der Rest von 330 Meilen ist in Privathänden. Im Baue sind weitere 380 Meilen. Die Bahnen gehen von Albany und Bunbury über Perth nach Geraldton und Northampton und von hier weiter nach Que auf die Goldfelder von Murchison, ferner von Perth auf die Goldfelder von Coolgardie und Kalgoorlie. Von letzterem Punkte bis Menries ist die Bahn im Ausbau begriffen.

Den Verkehr mit den anderen Continenten vermitteln eine Reihe von Schiffahrtsgesellschaften, wovon die nachbenannten die wichtigsten sind, und zwar Peninsular & Oriental S. N. Company, von London über Albany nach Adelaide, durchschnittlich 24 Fahrten pro Jahr; The Orient S. N. Company, von London über Albany nach Adelaide, Melbourne und Sydney, circa zweimal monatlich; Messageries maritimes Compagnie von Marseille über Port Saïd, Colombo, nach Albany, Adelaide, Melbourne, Sydney allmonatlich; Norddeutscher Lloyd von Bremerhaven über Genua, Aden, Colombo nach Fremantle, Adelaide und Melbourne allmonatlich; Direct-Line of Steamers London—Fremantle, Albany von Bethell Gwyn & Co., London, Reisedauer 40—45 Tage; Adelaide - Steamship Comp. Ltd. zwischen Albany, Fremantle und Queensland, Südaustralien, Victoria und New-South-Wales.

Den Geldverkehr vermitteln nachstehende Banken:

Western-Australian-Bank, Nationalbank of Australasia; Union Bank of Australia, Bank of New South Wales; Commercial - Bank of Australia und die Bank of Australasia.

Die landesübliche Münze ist englisches Gold, Silber und Kupfer und australisches Gold; sämmtliche Rechnungen lauten in englischer Währung, ebenso sind auch die Maasse und Gewichte englisch.

Das Staatseinkommen der Colonie Westaustralien für das Finanzjahr 1896/97 belief sich auf 2,840.000 £ oder auf 400.000 £ mehr als im Vorjahre; hievon sind 1,100.000 £ der Ertrag des Zolles, 980.000 jener der Eisenbahnen, 175.000 Miethe und Kaufschilling für Kronländereien. Die Depositen der State-savings Bank stiegen von 460.000 auf 856.000 £ im Jahre 1896/97. Von den Einnahmen wurden bisher verwendet: auf Bahnen 4,750.000, Hafenbauten 825.000, in den Goldfeldern zur Errichtung von Wasserreservoirs, Untersuchungen etc. 300.000, an Telegraphenbau 270.000, für Strassen und Brücken 117.000, Wasserleitungen 23.000, und öffentliche Bauten 60.000 £. Die Staatsschuld betrug 1896/97 9,203.000 £, d. i, 52½ £ per Kopf. Die Ausgaben waren in diesem Jahre um ca. 500.000 £ höher als die Einnahmen. Der Import stieg von 3,750.000 £ im Jahre 1895 auf 6,500.000 £ in 1896/97, hat sich somit verdoppelt.

Unter den verschiedenen Importposten haben vom Jahre 1895 auf 1896 zugenommen: landwirthschaftliche Maschinen 12.000 auf 18.000 £, Kleider und Schnittwaaren 350.000 auf 530.000 £, Bier, Wein und Spirituosen 180.000 auf 310.000 £, Schuhwaaren 56.000 auf 84.000 £ und seither noch bedeutend gewachsen. Geben schon diese Daten ein deutliches Bild über den ganz ungewöhnlichen Aufschwung, den Westaustralien und dessen Handelsverkehr genommen, so tritt derselbe noch viel präciser und überzeugender hervor, wenn man in der Lage war, das Land während eines längeren Aufenthaltes zu beobachten. Es ist ganz augenscheinlich, dass die gegenwärtige Regierung, an der Spitze Sir John Forrest, der als Premier und Finanzminister schon seit acht Jahren im Amte steht, und an dem das Gouvernement die beste Stütze findet, Alles daran setzt, um den Wohlstand zu heben, Industrie und Landwirthschaft einzubürgern, die reichen Erträgnisse der Minen dem Lande zu erhalten und für die Entwicklung des Handelsverkehres die grösstmöglichen Erleichterungen zu schaffen. Viele Vortheile sind zugestanden, um die Emigration anzuziehen und die Bevölkerung sesshaft zu machen. Durch Forrest's Initiative hat das Bahnnetz erheblich zugenommen, ist das ausserordentliche Wasserwerk von Mundaring zu Stande gekommen und Fremantle mit dem weitgedachten Ausbau des Swan-Rivers, dessen Dämme noch um 1000 englische Fuss verlängert werden, zum wichtigsten Hafen der ganzen westlichen Hälfte Australiens geworden. Der bisherige einzige Anlaufhafen der Oceandampfer in Westaustrelien, Albany, wird als

solcher aufgelassen werden und dürfte, wenn die Föderation der australischen Provinzen erklärt sein wird, nur mehr eine strategische Wichtigkeit als Flottenstation behalten. Der Norddeutsche Lloyd berührt bereits Fremantle, dessen Hafen geeignet ist, Schiffe bis zu 30 Fuss Tauchung aufzunehmen und wohin die in Perth sich vereinigenden wichtigsten Bahnlinien der Colonie ausmünden.

Der Aufschwung, den die Städte im Allgemeinen aufweisen, ist ein sehr bedeutender. Von jenen abgesehen, die wie Coolgardie und Kalgoorlie ihre rasche Entwicklung und Blüthe dem Goldfunde verdanken, geben für den natürlichen Aufschwung Fremantle und die Hauptstadt Perth das beste Zeugniss. Erstere zählte 1897 schon 17.000, letztere 28.000 Einwohner und das Gesammtgebiet beider zusammen etwa 55.000, gegen 15.000 im Jahre 1890. Heute wird die Einwohnerzahl des Gebietes auf etwa 65.000 geschätzt, und obwohl beide Städte ca. 12 englische Meilen voneinander liegen, schmelzen sie jetzt schon durch die längs der Bahnlinie und am Ufer des Swan-Rivers sich entwickelnden cottageartigen Ansiedlungen gewissermaassen in eine Stadt zusammen, deren schöne und gesunde Lage an dem sich stromaufwärts seeartig erweiternden Flusse besonders auffällt. Beide Städte zeichnen sich durch regelmässige Form, durch ziemlich viele Gartenanlagen, schöne Gebäude, reiche Auslagen und Gewölbe aus; sie sind mit Gas, beziehungsweise elektrisch beleuchtet, canalisirt und mit Wasserleitung versehen, und können ihrer wohlhabenden und thätigen Bevölkerung alle Bedürfnisse des Lebens und Comforts bieten. Dis Bedeutung, welche Westaustralien in den letzten Jahren gewonnen, berechtigt dazu, dass dieser Colonie auch in handelspolitischer Hinsicht besondere Aufmerksamkeit geschenkt und dieselbe in dieser Beziehung künftighin für sich und nicht mehr unter dem gemeinsamen, das ganze australische Gebiet umfassenden Standpunkte betrachtet werde. Wo hingegen die Erweiterung des heimatlichen Exportes nach diesem Continente in Frage kommt, wird die an und für sich schon hohe und stets wachsende Importfähigkeit des westaustralischen Gebietes einerseits, der steigende Ertrag an Wolle und insbesondere an dem speciell für Schiffs- und Wasserbauten, Pflasterungen und zur Möbeltischlerei vorzüglich geeigneten Yarah-Holz und seiner verwandten Gattungen, das Karri-Tuart-Holz und andere, als die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel andererseits entschieden in Berücksichtigung kommen müssen.

Die Wahrnehmungen des Berichterstatters zeigten, dass der Handel und Absatz von heimischen Producten in dem Maasse an Bedeutung gewinnen könnte, wenn sich in der Geschäftswelt des Heimatslandes der Gedanke, mit dem Auslande in Beziehung zu treten, mehr und vielseitiger einleben würde. Dies würde ohne besondere Schwierigkeit erreicht werden, wenn sich die Inhaber grösserer Firmen entschliessen könnten, sei es für sich oder zu mehreren vereint, ihre Söhne oder sonstigen Vertrauenspersonen nach dem Auslande und speciell nach den neuen, in Entwicklung befindlichen Gebieten zu schicken, sei es zum Zwecke des Studiums allein oder zur Gründung von Filialen, wie es seitens des Deutschen Reiches mit so grossem Erfolge geschieht. Desgleichen können Reisende mit Mustersammlungen, möglichst mit den verschiedensten Industrieartikeln ausgestattet, vortheilhafte Bestellungen erzielen, und sollten sich diese nicht allein auf die Bereisung der Küste beschränken, sondern auch das Inland aufsuchen, wo sie mit den Consumenten und Detailhändlern direct in Verbindung treten würden.

Das Einsenden der Preiscourante und insbesondere von Waarenmustern bringt grossen Vortheil. Ueberall bestehen zahlreiche Commissions- und Importfirmen, die solche Verbindungen fördern würden; wo österreichisch-ungarische Unterthanen solchen Firmen vorstehen, sollten diese bevorzugt werden, was die weitergehende Anknüpfung mit dem Heimatlande zur Folge haben wird. Doch soll die kleinliche Auffassung, die Mustersendungen bezahlt zu bekommen, wie es des Oefteren seitens heimischer Firmen verlangt wurde, fallengelassen werden. Aus Erfahrung ist dem Berichterstatter bekannt, dass durch solche Probesendungen ganz erhebliche Bestellungen sogar in Artikeln zu Stande kamen, die anscheinend keine oder doch nur geringe Aussicht auf Absatz hatten. Werden Preiscourante eingesendet so sind dieselben vor Allem in reicher Zahl zur Verfügung zu stellen und möglichst in englischer Sprache zu verfassen und nach der englischen oder der Landesmünze in Gold und nach englischem Maass zu berechnen. Illustrationen sind hiebei erwünscht, desgleichen Reclamebilder und Placate von grossem Vortheile. Bei der Effectuirung einer Bestellung ist auf pünktliche Lieferung und insbesondere darauf zu achten, dass Muster und gelieferte Waaren genau übereinstimmen, weil sonst selbst bei kleinen Qualitätsunterschieden die Annahme refusirt werden kann.

Ebenso soll die Verpackung und Etiquettirung der Landessitte und den Wünschen der Abnehmer genau angepasst, die Verpackung mit Rücksicht auf die Länge der Reise und das mehrmalige Umladen eine höchst solide und dauerhafte sein, ohne die eventuellen geringen Mehrkosten zu scheuen; durch das unversehrte Anlangen der Waare werden dieselben nicht nur vollständig aufgewogen, sondern es wird auch durch ein unversehrtes Einlangen der Waare der gute Eindruck von der Solidität der betreffenden Firma bedeutend gewinnen. Wo noch nicht eingebürgerte Getränke in Frage kommen, sollen die Flaschen bezüglich der Form möglichst nach dem englischen Originale gehalten sein. Auch Flaschenweine könnten mehr Absatz finden, insbesondere weisse, doch wären da grössere Proben unbedingt nöthig.

Ein grosses Hinderniss im Verkehre bildet der Mangel einer directen Verbindung, oft jedoch auch die ungünstige Wahl der Instradirung, wodurch öftere Lagerungen und Ueberschiffungen nothwendig werden, die ebenso der Waare als dem Abnehmer schaden und zwar durch die häufigen Verzögerungen, die sie im Gefolge haben. Eine strenge Controle der Agenten jener Plätze, wo die Ein- oder Ueberschiffung stattzufinden hat, und die genaue Verificirung der einlaufenden Reclamationen, der Benachtheiligten würde gewiss von guten Folgen sein. Bei der Länge der Reisen ist dies ein äusserst wichtiges Moment, und müsste die sogleiche Weitersendung in den Wechselhäfen mit grossem Nachdruck betrieben werden. In manchen Fällen wäre es von Vortheil die Waare von vorneherein nach einem Hafen zu dirigiren, von wo aus eine directe Dampferverbindung besteht, wenn auch der Landtransport und die Versendung durch fremde Schiffe die Fracht vertheuern würden. Die Geschäftswelt möge sich des Weiteren vor Augen halten, dass ihr Vortheil nicht so sehr in einem momentan hohen Gewinne als in Umfang und Dauer des Absatzes liegt.

Die commercielle Sicherheit in diesen Gebieten ist kaum geringer als im eigenen Lande, und bei den Zahlungsbedingungen wird zumeist ein kürzerer Credit beansprucht als dort.

Gewisse Artikel, wie Holz, Baumaterial, Wellenblech, Cement, Thonet-Möbel, liessen sich, gesammelt, noch mit Segelschiffen verfrachten. Weiches Holz und Bretter, Bohlen und Planken von bestimmten Dimensionen, roh und bearbeitet, für die innere Verschallung der zumeist in Wellenblech gehaltenen Wände der Wohnräume, Thür- und Fensterrahmen sind auch sehr absatzfähig. Garnituren werden von Norwegen in grossen Mengen und zu guten Preisen nach Ostafrika und Australien verschifft, was bei einiger Reducirung der Frachtsätze auf den österreichisch-ungarischen Bahnen auch aus der Heimat geschehen könnte. Aehnliche Begünstigungen für

ungarisches Mehl dürften dem Absatze dieses anerkannt guten Artikels, welcher bis Zanzibar Eingang findet, ein weites Feld eröffnen.

Einen grossen Impuls für die Handelsbewegung würde die Einführung einer directen Dampfschiffahrtsverbindung nach dem südlichen Ocean geben.

AUFFINDUNG DER THONTAFELN VON EL-AMARNA.[1]

Schon um das Jahr 1820 war es in Europa bekannt, dass in Mittelägypten, am östlichen Nilufer der Strecke Minieh—Siut, die Ruinen einer grossen altägyptischen Stadt lägen. Die preussische Forschungsexpedition von 1842—1845 nahm den Punkt gebührend wahr. In der That fand sich hier, etwa 80 *km* südlich von Minieh, ein ausgedehntes Trümmerfeld vor, das bei dem Dorfe Schech Kandîl beginnt und ein landwärts von Felsen umgebenes Thal füllt, welches nach dem Fellachenweiler El-Amarna benannt ist. Auch der Grundriss der Stadt war noch leicht zu erkennen; man konnte die regelmässig laufenden Strassenzüge verfolgen und die Reste des gross angelegten Haupttempels bewundern. Bisher ist dieses Beispiel einer Städteanlage aus alter Zeit in Aegypten vereinzelt geblieben, umsomehr, als Privatbauten damals wie heute aus lockerem Material aufgeführt wurden. Dass gerade die Ruinen bei El-Amarna dem raschen Verschwinden entgangen sind, danken wir nur dem frühen und gewaltsamen Untergange ihrer einstmaligen Herrlichkeit und der völligen Verödung, welche darauf eintrat. Aus den zahlreichen Grotten der das Thal schliessenden Felswände kam Licht über die Bedeutung des Platzes. Hier lagen die Gräber der vornehmeren Bewohner, mit Inschriften und eigenthümlichen Abbildungen versehen. Da zeigte sich, dass man auf der Stätte von Chut-Athen stand, der Residenz des Königs Amenophis IV., welche dieser um 1380 v. Chr. eigens erbauen liess und die bald nach seinem frühen Tode wieder zerstört wurde.

Zu Anfang 1888 gruben einige Fellachen unweit des Trümmerfeldes nach Mergel und stiessen dabei auf eine Anzahl vermorschter Holzkisten, mit Thontafeln angefüllt, die auf beiden Seiten eng bekritzelt waren. Die braunen Gesellen mögen nicht wenig erfreut gewesen sein, als sie sich im Besitz von mehreren hundert solcher marktgängigen Alterthümer sahen, für die ihnen der fränkische Käufer gewiss viele gute Napoleons geben würde. „Und um der Früchte mehr zu haben", zerschlugen sie die besonders grossen Exemplare unter den Tafeln je nachdem in zwei oder vier Theile, manchmal zu schmerzlichem Schaden der nachherigen Entzifferungsarbeit. Doch sehr bald wurde die Sache ruchbar, die Regierung griff ohne Verzug ein, und so wurde fast der ganze Fund noch rechtzeitig geborgen, der Zerstreuung der einzelnen Tafeln und Bruchstücke vorgebeugt. Es entspricht den am Nil herrschenden Machtverhältnissen genau, dass etwa 80 der besterhaltenen Amarna-Tafeln sogleich ihren Weg nach London ins Britische Museum nahmen. Einige sechzig wurden dem Museum von Bulak (Cairo) überlassen; über 180 Nummern, darunter freilich auch kleine Fragmente, doch in der Mehrzahl inhaltlich wichtige Urkunden bietend, wurden für das Berliner Museum erworben. Im Privatbesitz sind nur wenige Tafeln des Fundes verblieben.

Obgleich einige Alabasterplatten mit den hieroglyphischen Namen der Könige Amenophis IV. und seines Vaters Amenophis III. beim Amarna-Fund zu Tage gekommen waren, die offenbar als Verschlussstücke der Kisten gedient hatten, obgleich ferner einige Tafeln Vermerke in rother Tinte und hieratischer Schrift aufwiesen, erkannte man doch sofort, dass alle in babylonischer Keilschrift abgefasst waren. Die Lesung der jeweiligen Anfangszeilen ergab, dass der Fund einen Theil des ägyptischen Staatsarchivs aus den Zeiten der beiden Amenophis bildete. So bestand die erste der vielen überraschenden Feststellungen, welche jetzt rasch aufeinander folgen sollten, in der Thatsache, dass um 1400 v. Chr. das semitische Babylonisch als Diplomatensprache des Orients gedient hat.

Mit Ausnahme einiger Tafeln, welche mythologischen Inhalts und in Babylonien geschrieben waren, sowie zweier Verzeichnisse von Gegenständen lagen lauter Briefe vor. Die Mehrzahl rührte von ägyptischen Beamten aus Syrien und Kanaan her, in der Regel an die Adresse ihres Königs gerichtet. Daneben fanden sich Schreiben asiatischer Könige an den egyptischen Herrscher in grösserer Menge und Länge, endlich noch einige Schriftstücke aus der Kanzlei des „Pharao" selbst, wobei aber zu bemerken ist, dass diese Bezeichnung für die ägyptischen Könige, dem alten Testament so geläufig, hier anscheinend nirgends vorkommt.

Interessant ist die Art, in welcher die Schwierigkeiten der Schrift und der den allermeisten Absendern nicht völlig geläufigen Sprache jeweilig bewältigt wurden. Schon die gelehrten Schreiber des königlichen „Sonnenhauses" in Aegypten haben unverkennbar ihre liebe Noth damit gehabt, und die bereits erwähnten mythologischen Texte aus dem Lande Babel haben als Material hergehalten, ihre Fertigkeit daran zu vervollkommnen. Das beweisen feine rothe Striche, durch die nur hier die einzelnen Wörter von einander getrennt worden sind. Die Statthalter und Beamten darf man gewiss nicht auf Grund ihrer Briefe in gebildetere und einfache Geister scheiden, denn sie bedienten sich gleichfalls berufsmässiger Schreiber. Von diesen ist der eine sicherer, der andere ein Stümper, dessen Mittheilung mehr errathen als gelesen sein will. Vielfach kommt es vor, dass hinter einem babylonischen Worte noch das entsprechende kanaanäische erscheint, natürlich ebenfalls in Keilzeichen, aber mit einem Merkmal versehen, durch das diese Uebersetzung als solche angezeigt wird. Die Souveräne Asiens besassen natürlich nicht minder ihren Stab von Gelehrten wie die Aegypter. Ein kleinerer Fürst, Tarchundarisch von Arsapi, war allerdings nicht so glücklich, Jemand um sich zu haben, der einen Brief in babylonischer Sprache abzufassen oder zu lesen verstand, denn an ihn wird in der Sprache seines Landes geschrieben. Der Schreiber des Hethiterkönigs leistete nur eine Art „Küchenfranzösisch", der des Königs von Alaschja beutet sein Wörterverzeichniss aus und schiert sich nicht um Grammatik. Dagegen sind die Briefe des Königs von Mitani schon in dem Ductus abgefasst, welcher als der assyrische gilt. Wahrscheinlich stammt diese Schreibweise der Keilzeichen eben aus Mitani. Hier ist also von besonderen Schwierigkeiten im Gebrauch der altorientalischen Diplomatensprache nicht mehr zu reden. Die babylonischen Königsbriefe endlich nehmen Rücksicht auf den ägyptischen Empfänger, indem sie durchgängig Lautzeichen verwenden, so dass sie leicht durchbuchstabirt werden konnten, während ein dem Vorleser ungeläufiges Begriffszeichen Stocken verursacht hätte. — Der Thon, aus dem die Tafeln gebacken sind, verräth anch schon durch seine Farbe und die verschiedene Festigkeit des Materials, woher der betreffende Brief jedesmal stammt. Alle Schattirungen von Blassgelb bis Roth- und Dunkelbraun sind auf diese Weise vertreten; neben harten, sehr gut lesbar gebliebenen Stücken liegen zerbröckelnde, mürbe Exemplare, welche im Laufe der elf Jahre, seitdem sie wieder der Luft ausgesetzt waren, schon beträchtlich gelitten haben.

[1]) Dieses interessante Capitel ist dem zweiten Hefte der von der vorderasiatischen Gesellschaft in Berlin herausgegebenen Publication „Der alte Orient" entnommen.

VON DER SIBIRISCHEN BAHN.

Unter den Beilagen des Monthly Summary of commerce and finance of the United States, die fremden Ländern gewidmet sind, finden sich auch vielfache Angaben über die transsibirische Bahn: Erstaunlich ist die rapide Zunahme des Passagier- und Frachtenverkehres auf den seit 1896 im Betrieb befindlichen westlichen und centralen Sectionen. Die Zahl der Passagiere betrug 1896 bloss 175.000 Personen, 1898 bereits 650.000; die Frachten beliefen sich 1896 bloss auf 207.878 *t*, gegen 738.296 *t* pro 1898. Dabei sind 400.000 Auswanderer sammt ihrer Habe in diesen Ziffern nicht enthalten. Von den 490.000 *t* Fracht der westlichen Section im Jahre 1898 bestanden 320.000 *t* aus Cerealien. Die fünf Jahre früher eines Imports von ca. 100.000 *t* Korn bedürftige Steppenregion exportirt gegenwärtig 70.000 *t*. Man glaubt, dass die transsibirische Bahn innerhalb fünf Jahre nach Erreichung des Stillen Oceans eine Frachtmenge von 1,700.000 *t* zu führen haben wird. Speciell die Centralsection hatte 1896 bloss 15.000 Passagiere, gegen 300.000 im Jahre 1898 und 36,581.000 lbs. 1896, gegen 393,232.000 lbs. 1898. Die ungeheuere Steigerung des Verkehres machte es nothwendig, 40 Millionen Dollars zur Beschaffung schwererer Schienen, Nebengeleise und tragfähiger Brücken aufzuwenden. Hiedurch soll eine Steigerung der bisherigen Geschwindigkeit der Personenzüge von 21 *km* per Stunde auf 53 *km* per Stunde und eine Reisedauer von Moskau nach Wladiwostok in zehn Tagen und vom Atlantischen zum Stillen Ocean in weniger als zwei Wochen ermöglicht werden.

Die alte Ueberlandroute von der Mongolei zum Ural mit Abzweigungen zum Amur, zur Lena und zum Altaigebirge umfasste innerhalb weniger Meilen gegen Norden und Süden zu fast alle Niederlassungen und cultivirten Landstriche Sibiriens. Ursprünglich nur durch die auf ihr ziehenden Menschen und Thiere gewissermaassen ausgetreten, wurde sie erst vor wenigen Jahren von der Regierung in besseren Stand gesetzt. Seitdem entwickelten sich durch Regierungs- und Privatinitiative längs ihres Zuges viele Dörfer.

Die Eisenbahn hat diesen durch Wägen und Schlitten betriebenen Transitverkehr keineswegs völlig aufgehoben, was theils durch ihre hohen Tarife und ihre noch immer primitive Organisation erklärlich wird, theils durch das dringende Bestreben der Bauern, die Arbeitskraft ihrer Pferde, namentlich während der langen Wintermonate, zu verwerthen. Das billigste Beförderungsmittel Sibiriens bilden die dortigen Flüsse, seitdem die Frachtraten der Transportschiffe durch wechselseitige Concurrenz erniedrigt wurden. Dem Mangel einer westöstlichen Richtung bei den sibirischen Hauptströmen sucht man durch Canäle abzuhelfen, so durch den noch nicht vollendeten Canal vom Ob zum Jenissei, der den Kiete, einen Nebenfluss des Ob, ungefähr 310 englische Meilen begleitet, sodann einen grossen See durchkreuzt und mittelst eines 5 Meilen langen Durchstiches den Jenissei 155 Meilen nördlich von Jenisseisk erreicht. Falls es gelingen sollte, die vielfachen Stromschnellen der aus dem Baikalsee entspringenden Angara für die Schiffahrt unschädlich zu machen, könnte mit Zuhilfenahme der Selenga, des grössten Zuflusses des Baikalsees, eine directe 3604 Meilen lange Schiffahrtslinie von Kiachta an der sibirisch-mongolischen Grenze bis Yumen am Fusse des Ural hergestellt werden.

Die als neues Transportmittel hinzugekommene Eisenbahn hat bereits alle an sie geknüpften Hoffnungen weit übertroffen; anfangs nur als strategische Bahn und Beförderungsmittel der Verbannten betrachtet, erwies sie sich auch in commercieller Hinsicht so belebend, dass trotz doppelter und dreifacher Vermehrung der Züge viele tausend Tonnen Waare auf Beförderung warten. Um der Steigerung des Handels entgegenzukommen, errichtete die russische Regierung ein Zollamt in Irkutsk, welches die östlichen Thee- und Seidenimporte passiren müssen. Cerealien wurden bisher aus Sibirien vorwiegend auf den grossen Flüssen und über das Polarmeer exportirt; von nun an gehen sie auch über die sibirische Bahn nach dem europäischen Russland und werden über Perm—Kotlas—Archangel, späterhin über die projectirte Linie Samara—Noworossysk, ins Ausland verschifft. Exportartikel, von Thieren gewonnen, sind: gefrorenes Fleisch, Wolle, Talg, Butter, Schaffelle, Leder und Häute. Die mineralischen Productionen liefern Salz, Graphit, Eisenerz, Kohle. Kupfer und andere Metalle werden nur in kleinen Mengen, Eisen und Kohle dagegen überall gefunden. Gold ist in ganz Sibirien mehr oder weniger reichlich vorhanden, am meisten im Stromgebiet der Lena. Salz ist namentlich im Steppengebiete von Akmolinsk in grossen Mengen zu finden.

Der Erwerb von Grundbesitz in der Amur- und Seeprovinz wurde von der Regierung nichtrussischen Staatsangehörigen durch lange Zeit hindurch untersagt und erst in neuerer Zeit zur Begünstigung des Zuflusses fremder Capitalien gestattet. Dagegen bemühte sich die Regierung seit jeher um die nationalrussische Colonisation dieser Gebiete, in welche, abgesehen von Zucker, Tabak, Wein, Spirituosen, alle Waaren zollfrei eingehen dürfen. Das Studium dieses bisher von Deutschen, Amerikanern und Engländern beherrschten offenen Marktes ist allen Industriestädten auf das Wärmste zu empfehlen.

Wenn man die sibirische Bahn bloss als gewinnbringendes Object betrachten würde, könnte ihre Herstellung als ein Fehler erscheinen, da ihren 300 Millionen Rubel Baukosten bloss 41 Millionen der jährlichen landwirthschaftlichen und 25 Millionen der Gold- und sonstigen mineralischen Production gegenüberstehen. Der momentane rein buchhalterische Misserfolg der sibirischen Transversalbahn wird aber dem Staate durch verschiedene indirecte ökonomische Vortheile reichlich aufgewogen. So leidet die sibirische Goldproduction an der Theuerung der zum Unterhalte der Minenarbeiter dienenden Lebensmittel. Deren Verbilligung durch die Bahn wird der Goldgewinnung einen grossen Aufschwung geben. Die ungeheueren Flächen culturfähigen Bodens in Sibirien und den Steppengebieten (die sibirische Bahn kommt speciell den Nordgrenzen der Steppenprovinzen Turgai, Akmolinsk und Semipodatinsk sehr nahe) werden überdies der verarmten centralrussischen Landbevölkerung, in ihrer Heimat nur eine Last für Staat und Gesellschaft, neue Heimstätten und damit dem russischen Reiche Millionen steuerkräftiger, wohlsituirter Unterthanen verschaffen. Wenn man nur eine Million Bauernfamilien annimmt, die in Sibirien und den Steppengebieten angesiedelt werden könnten, und deren Jahresproduction auf nur 300 Rubel per Familie schätzt, erhält die russische Volkswirthschaft in einem Jahre den Betrag der Baukosten der Bahn, ohne welche die Colonisation Sibiriens in grossem Style nicht durchführbar wäre. Hiebei ist der belebende Einfluss der sibirischen Eisenbahn auf die industrielle Entwicklung des Landes sowie auf die commercielle der Binnenstädte Kiachta und Irkutsk und des Hafens Wladiwostok gar nicht mitgerechnet.

DAS SCHICKSAL PERSIENS.

Aus Teheran wird der Münchener „Allgem. Zeitung" geschrieben: Oefter als sonst begegnet man jetzt in der Presse des europäischen Continentes Betrachtungen, die aus russischen Quellen stammen und sich mit den Verhältnissen in Persien beschäftigen, wobei namentlich die Nebenbuhlerschaft zwischen Russland und England betont wird. Dem europäischen Leser muss es erscheinen, als ob die Vertreter dieser beiden Mächte am Hofe des Schah sich auf das Heftigste bekämpften und als ob kein Tag verginge, ohne dass die persische Regierung

gröblich durch Einmischung in ihre eigenen Angelegenheiten vergewaltigt würde. Von all dem bemerkt man äusserlich nichts, denn die Nebenbuhlerschaft ist eine latente und nach aussen kaum sichtbare, desto nachdrücklicher aber ist die stille Arbeit Russlands, um Persien ganz in seine Hände zu bekommen.

Die russische Presse hört nicht auf, die Ausführung der grossartigsten und phantasievollsten Eisenbahnpläne in nahe Aussicht zu stellen, und um den Einmarsch russischer Truppen als nahe bevorstehend oder nothwendig erscheinen zu lassen, wird der Schah todkrank oder wahnsinnig und das Land als in halbem Aufstand begriffen dargestellt. In der ganzen nördlichen Hälfte Persiens ist der russische Einfluss der herrschende. Mit Ausdauer, vielem Geschick und etwas weitem Gewissen hat die russische Politik es verstanden, ihn bis ins Herz des Reiches zu erweitern. Bereits residirt in Ispahan, dem Sitze des ältesten Bruders des Schah, dessen grosse Sympathien für England allgemein bekannt sind, ein russischer Consul. Die Nachbarschaft gibt Russland so manche Handhabe, seine guten Dienste anzubieten, die dann wieder entsprechend belohnt werden müssen, so dass es dem Vertreter Englands schwer fallen dürfte, gegen den russischen Gesandten am Hofe zu Teheran in die Schranken zu treten. England ist nicht unmittelbar gefährlich, während in wenigen Tagen die Hauptstadt von russischen Truppen besetzt werden kann. Seit Ausbildung einer persischen Kosaken-Brigade durch russische Officiere, der einzigen Truppe, an welche von Weitem ein europäischer Maassstab gelegt werden kann, hat Russland das Schicksal der Hauptstadt von vornherein in der Hand, was schon bei Gelegenheit der Ermordung Nassr-ed-dins deutlich zu Tage trat, und die von einer russischen Gesellschaft gebaute Strasse von Rescht durch das Elbrusgebirge nach Teheran stellt lediglich eine bequeme Einfallspforte für russische Truppen dar, was schon hinreichend durch den Umstand bewiesen wird, dass diese Strasse hauptsächlich auf Betreiben des jetzigen Kriegsministers Kuropatkin, damals Generalgouverneur von Transkaspien, in Angriff genommen wurde. Auch im Nordwesten des Reiches, in der reichen Provinz Aserbeidshan, hat Russland dafür gesorgt, dass es mehr und mehr das Heft in die Hand bekommt, denn durch die Massenbekehrungen der dortigen Nestorianer zur russischen Kirche, die sich jetzt, obwohl sie persische Unterthanen sind, des russischen Schutzes erfreuen, ist dem russischen Generalconsul in Täbris jeden Augenblick Gelegenheit geboten, der Regierung des dort residirenden Kronprinzen Ungelegenheiten zu bereiten.

Noch verhängnissvoller aber als der Druck Russlands kann die traurige Lage im Innern für den Bestand des Staates werden. Nassr-ed-din hat seinem Nachfolger das Land im Zustand der grössten Unordnung hinterlassen. Der Privatschatz, in welchem man fabelhafte Reichthümer vermuthet hatte, erwies sich kaum ausreichend, um dem dringendsten Geldbedürfniss zu genügen. Die nächste Umgebung des neuen Herrschers, welche jahrelang mit ihm in Täbris in den drückendsten Verhältnissen gelebt hatte, stürzte sich wie eine Meute hungriger Wölfe auf die einträglichsten Stellen, und es begann ein wildes Jagen, um einen möglichst grossen Theil der Staatsgelder an sich zu reissen, welchem Beginnen der Schah aus Mangel an festem Willem und falsch verstandener Dankbarkeit nicht Einhalt zu thun vermochte. Der Grosswesir, dem Mossafer-ed-din am meisten den unbestrittenen Besitz seines Thrones verdankte, der aber dieser unsinnigen Verschleuderung im Wege stand, wurde beseitigt und nun begann eine unglückliche Zeit fortwährender Ministerwechsel, bei denen regelmässig die ehrlichen Leute den unsauberen Elementen unterlagen. Im August vorigen Jahres waren die Verhältnisse endlich so weit gediehen, dass der Schah sich gezwungen sah, den vor einem Jahre in Ungnade entlassenen und aus Teheran verbannten Grosswesir zurückzuberufen — wohl der erste derartige Fall in der persischen Geschichte. Das Vertrauen zut Regierung kehrte zwar zurück, aber noch ist es nicht gelungen, einen Ausweg zu finden, um den zerrütteten Staatsfinanzen wieder aufzuhelfen. Wohl könnten ber Einführung gründlicher Reformen in allen Verwaltungszweigen, Verminderung des zahlreichen Heeres, welches zwar nur auf dem Papier steht und wegen Geldmangels auch nur zum allerkleinsten Theil zu den Fahnen einberufen werden könnte, aber trotzdem von der Regierung bezahlt wird, und bei vernünftiger Beschneidung zahlloser Staatspensionen und Gehälter, die noch dazu erblich sind, die Einnahmen und Ausgaben leicht in Einklang gebracht werden, und der Grosswesir weiss das Alles recht gut, aber so lange keine Mittel vorhanden sind, die grossen Rückstände zu bezahlen, kann auch nicht an Reformen gedacht werden.

Um die augenblickliche Lage noch unerquicklicher zu gestalten, herrscht in den nördlichen Provinzen in Folge der vorjährigen Missernte grosse Theuerung. Während des Winters hat die Regierung mit grossen Opfern Mehl aus Russland und Getreide aus dem Süden heranschaffen und direct an die Bäcker verkaufen lassen, um einer Hungersnoth in und um Teheran vorzubeugen. Die hohen Getreidepreise haben den Grundbesitzern so gut gefallen, dass sie die diesjährige gute Ernte sofort aufgespeichert haben, um die Preise künstlich auf ihrer Höhe zu halten. Das Geschäft ist einträglich, aber auch nicht ungefährlich, denn wenn dem Volke Hunger droht, so ergreift es selbst oder die Regierung Maassregeln, die man in Europa vielleicht nicht ganz in Ordnung finden würde, die aber die einzigen sind, die ihre Wirkung nie verfehlen.

EIN ENGLISCHES BAHNPROJECT ALEXANDRIEN-SHANGHAI.

Die Mesopotamische Eisenbahn steht nunmehr endgiltig auf dem Programm der europäischen Industriemächte — bereits ringen ja die politischen Interessenten gruppen um das Recht, sie durchzuführen und damit unter ihrer Macht zu erhalten. Sei es, dass die grosse transsibirische Bahn die Bedeutung der Eisenbahn als Pionniere in der Erschliessung und Eroberung Asiens neuerdings mit besonderer Kraft zu unserem Bewusstsein gebracht hat, sei es, dass die Bedeutung Persiens für das asiatische und europäische Gleichgewicht accentuirt erscheint, mit Recht wird der Schienenstrang, der den Landweg nach Indien darstellt, als ein politisch und culturell gleich hervorragendes Unternehmen betrachtet und dessen Verwirklichung anzubahnen gesucht. Mr. C. A. Moreing, der sich in Australien, Europa und Canada als hervorragender Ingenieur und Unternehmer eine bedeutende Stellung geschaffen, hat soeben in „The Nineteenth Century“ einen Aufsatz veröffentlicht, der in ganz Grossbritannien das grösste Aufsehen erregt hat — wohl gerade, weil er der Feder eines Mannes entstanden, der gewohnt ist, nicht lange damit zu warten, bis er seine technischen Ideen zur vollendeten Thatsache macht — und der dem besprochenen Bahnunternehmen vollkommen neue Horizonte eröffnet.

Mr. Moreing schlägt nicht Geringeres vor, als die grosse transcontinentale Eisenbahn Russlands durch eine transasiatische Bahn unter der Machtvollkommenheit des britischen Reiches zu pariren. Er geht dabei von der Auffassung aus, dass das südliche Asien unter allen Umständen in die Einflusssphäre Grossbritanniens falle und von ihr gesichert werden müsse. Als westlicher Ausgangspunkt ist von ihm Alexandrien oder Port Said in Aussicht genommen, und von Unterägypten wählt er als kürzeste und directeste Strecke den Weg über den Isthmus von Sinai, Nordarabien am Persischen Golf und Belutschistan, dadurch vermeidend, ausserhalb der von

ihm für die britische Einflusssphäre vindicirten Regionen zu treten. Vom Mittelländischen Meer bis Currachee sind es bloss 2400 Meilen, eine Strecke, die sich in wenig über drei Tagen zurücklegen lässt, während die Seereise durch das Rothe Meer bis über den Indischen Ocean heute neun bis zehn Tage beansprucht.

Die politischen Hindernisse vermag Mr. Moreing nicht für erheblich anzuerkennen und die technischen Schwierigkeiten erklärt er für überhaupt abwesend. Von Currachee bis Mandalay würden die indischen Eisenbahnen als Verbindungsglied anzusehen sein, und ohne Zweifel hat Herr Moreing vollkommen Recht, wenn er voraussieht, dass, sobald erst das gesammte Unternehmen gesichert wäre, die administrativen, beziehungsweise finanziellen Vereinbarungen mit den indischen Bahnen leicht von der indischen Regierung erzwungen werden könnten. Die Eisenbahn, die zur Zeit von Mandalay nach Kunlong durch die indische Regierung errichtet wird, erfreut sich eines raschen Fortschrittes, und was die Fortführung der Linie über Kunlong hinaus anbetrifft, so ist eine praktisch brauchbare Route nach dem Yang-tze von Yung-chang-fu über Manking bis Vinchau entdeckt worden. Ueberdies ist eine brauchbare Route auch von Kunlong nach dem Yang-tze gefunden worden, und zwar würde der Endpunkt zu Su-chow (Suifu) liegen, einem bedeutenden Handelsplatz, der etwa 100 englische Meilen weiter flussaufwärts als Chun-king liegt und nahe an der Mündung des Yung-ning, einer der wichtigsten Wasserstrassen der Provinz Sze-chuan. Die einzelnen Strecken stellen sich also wie folgt:

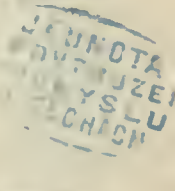
	M.
Alexandria bis Golf von Akabah (ägyptisch)	250
Akabah bis Bussora und Koweit (türkisch und unabhängig)	1000
Koweit bis zur persisch-belutschistanischen Grenze (persisch)	700
Persien bis Kurrachee (indisch)	520
Kurachee bis Kunlong (indisch)	2800
Kunlong bis Shanghai (chinesisch)	1600
Zusammen	6870

Hievon sind 2000 Meilen bereits erbaut worden. Die ägyptisch-chinesische Eisenbahn hätte also sowohl hinsichtlich der erforderlichen Länge wie der etwaigen technischen Schwierigkeiten bedeutende Vortheile vor der sibirischen Bahn voraus, und den Nachtheil gegenüber dem russischen Unternehmen in politischer Hinsicht vermag, wie gesagt, Mr. Moreing nicht für schwerwiegend zu erachten.

Die ägyptische Regierung dürfte seiner Meinung nach das Unternehmen von vornherein freundlich aufnehmen. Das Wüstenland von Arabia Paetrea ist, nach den vorliegenden topographischen Aufnahmen zu urtheilen, ohne besondere technische Schwierigkeiten, wenn auch, unmittelbar vordem das arabische Plateau überschritten wird, die steinige Kluft von El Arabah und eine etwas schroffe Steigung von 1400 Fuss zu überwinden sind. Zur Ueberschreitung des engen Streifens türkischen Gebietes am Rothen Meere und am Persischen Golfe würde die Genehmigung der hohen Pforte zu erlangen sein. Sobald aber das türkische Gebiet am Rothen Meere durchquert ist, durchtritt man das Gebiet des Emirs von Jebel Shomer, des Souveräns vom inneren Arabien, der erst vor Kurzem seine freudigste Zustimmung zu dem Projecte einer Bahn durch sein Territorium kundgab, als eine amtliche Delegation dieserhalb bei ihm eintraf. Ueberhaupt scheint die Stimmung der Mohammedaner sehr zu Gunsten dieser Bahn zu sein, denn es wird von ihnen in dem Projecte ein Mittel erkannt, um die Pilgerfahrten nach den verschiedenen heiligen Plätzen Mesopotamiens und Arabiens ausserordentlich zu erleichtern, eine transarabische Linie mit Zweiglinien nach Hail, Medina und Mekka würde einen enormen Zuspruch von den Pilgern des nördlichen Afrika und Türkisch-Arabiens erfahren, während mohammedanische Corporationen Indiens schon vor zwei Jahren entschiedene Kundgebungen zu Gunsten des Projectes veranstaltet haben. Die Trace quer durch Arabien bietet keine wesentlichen Schwierigkeiten dar. Eine kurze Zweiglinie würde nach dem Hafen Koweit oder Grane, der projectirten Endstation der alten Euphratthallinie, führen, aber der Hauptstrang hätte nach Basra und um die Ostküste des Golfes herum östlich nach Indien zu laufen. Bevor das persische Gebiet erreicht wäre, müsste die Linie das Shat el Arab und den Karunfluss überschreiten und an beiden dieser Stellen wären erhebliche Drehbrückenanlagen erforderlich. Längs der Küste des Persischen Golfes dagegen findet sich ein für Eisenbahnbau geradezu idealer flacher Strich von 2 bis 30 Meilen breit Für die Strecke von Bunder Abbas ab bedarf es weiterer Vermessungen, doch liegen schon bedeutende Vorarbeiten in dieser Richtung vor, die von der indischen Regierung veranstaltet worden sind.

Die Organisation der Verbindung von Kurachee bis zur chinesischen Grenze wäre lediglich eine Frage administrativer Thätigkeit innerhalb der Competenz der indischen Regierung, und es wären höchstens da oder dort ganz kurze Ergänzungsstrecken erforderlich, wo bei der ursprünglichen Anlage der Bahnen noch nicht an die Zwecke einer solchen grossen Durchgangsroute gedacht wurde. Der grosse Terminus in China wäre natürlich Shanghai, der Schlüssel zum Yang-tze-Thale, über dessen Bedeutung es keiner weiteren Worte bedarf.

Hat erst die projectirte Linie Indien erreicht, so wird sie den ganzen Verkehr mit Australien revolutioniren. Von Madras nach Perth sind es etwa 3500 Meilen, und die Bahnverbindung zwischen Perth und Sydney ist bloss eine Frage der Zeit. Für die Hebung des britischen, so sehr verringerten Prestige in China wäre die Bahn jedoch von unabsehbarer Bedeutung. Sie wäre politisch wie ökonomisch die denkbar beste Antwort Englands auf die transsibirische Bahn, mit der Russland symbolisch die Eroberung ganz Asiens zu vollziehen glaubt, und würde weit besser geeignet sein, die so eifersüchtig bewachte britische Suprematie in Aegypten, Arabien, Südpersien und Indien zu wahren, als noch so viele diplomatische Actenstücke. Mr. Moreing erkennt mit den grössten Werth der Bahn in dem Ersatz des so leicht zu hemmenden Seeverkehres zwischen Europa, Indien und dem fernen Osten. Er beklagt, dass ganz im Gegensatz zu Russland, wo eine gewaltig angelegte, weitausschauende Politik mit eiserner Zähigkeit verfolgt wird, die englischen Staatsmänner von der Hand in den Mund leben, bloss dem Bedürfniss des Parlamentes von Moment zu Moment folgend. Nunmehr ruft er die öffentliche Meinung Englands dazu an, die hervorragende und kaum zu übertreibende Wichtigkeit dieser britischen transasiatischen Bahn zu begreifen und mit aller Energie auf das Programm der dringlichen praktischen Politik zu setzen.



CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Die Expedition zur Erforschung der technischen und ökonomischen Bedingungen für die Verlängerung der anatolischen Eisenbahn bis zum persischen Golf geht von Konia ab. Sie wird den cilicischen Taurus und Amanus überschreiten, in Biredschik über den Euphrat gehen, durch Hochmesopotamien an den Tigris gelangen und dessen Lauf unter Berührung der Städte Mossul, Erbil und Kerkuk bis Bagdad verfolgen. Hier wird der Tigris und dann der Euphrat wieder überschritten, die schiitischen Wallfahrtsorte Kerbela und Nedschef werden berührt und die Reise am rechten Euphratufer bis Basra und dann voraussichtlich bis Kueït fortgesetzt. Die Rückreise soll im Euphratthale erfolgen. Die Expedition dürfte vor April 1900 nicht zurückgekehrt sein. — In den Vilajets Aidin und Smyrna richten heftige Erdbeben

grossen Schaden an, und es kommen dabei zahlreiche Menschen ums Leben.

Arabien. Die Pforte beabsichtigt, das Vilajet Jemen in vier Vilajets zu theilen. Dadurch soll die Verwaltung dieser Provinz derart reorganisirt werden, dass es möglich sein wird, die aufständische Bewegung im Jemen besser als bisher zu überwachen und zu unterdrücken. Nach Jemen werden neue Truppentransporte vorbereitet.

Afghanistan. Es ist das Gerücht verbreitet, dass der Emir von Afghanistan gestorben und ein Erbfolgekrieg ausgebrochen sei; dies wird aber britischerseits in Abrede gestellt. — An der russisch-afghanischen Grenze findet ein Kampf zwischen dem Sirdar Mahmed Ismail Khan, dem Sohne Ishak Khans, und afghanischen Truppen unter Mir Mahmed Khan statt. Die Truppen des Emirs erleiden zuerst schwere Verluste, doch schlagen sie nach Erhalt von Verstärkungen Ismail Khan in die Flucht. (Wahrscheinlich handelt es sich um einen Versuch des in Samarkand lebenden Verwandten des Emirs, Ishak Khan, die Herrschaft des Emirs Abdurrachman zu stürzen. Ishak Khan, der unter russischer Ueberwachung steht, trägt sich mit Umsturzplänen, und zur Abwehr von Ereignissen an der russisch-afghanischen Grenze ist dort immer eine ziemlich bedeutende Truppenabtheilung des Emirs aufgestellt, gegen die Ishak Khan keine ernsten Erfolge erringen kann, wenn er nicht vom Innern Afghanistans Unterstützung erhält.)

Indien. Der Regierung wird mitgetheilt, dass die aus England erwartete Münzbekanntmachung aus gesetzlichen und technischen Gründen verzögert werde; deshalb wurde beschlossen, das Gold zum gesetzlichen Zahlungsmittel zu machen, mit der Festsetzung, dass eine Rupie gleich 16 Pence ist. — In der Nähe von Pendschdeh soll ein Kampf stattgefunden haben. — In Dardschiling richten Erderschütterungen und ausserordentliche Regengüsse grosse Verwüstungen an und gehen viele Menschen zugrunde. — Unter den Europäern in Puna breitet sich die Pest immer mehr aus.

China. In der Provinz Schantung finden Unruhen und Christenverfolgungen statt, die sich hauptsächlich gegen die zum Christenthum übergetretenen Chinesen richten. Die Verfolgungen gehen von der Secte des „Grossen Messers" aus, deren Freund der neuernannte Vicekönig von Schantung ist. Die Gemeinden Tsasiang und Wentschau sind vernichtet, und der Missionär Dewes flieht von dort mit Lebensgefahr. In Tjüjä finden grobe Ausschreitungen statt, und auf anderen Stationen können sich die Missionäre nicht halten. Bischof Anzer verlässt Zining, seine Residenz, wegen drohender Gefahr, und der dortige Hauptmandarin erklärt den Missionären, er könne nicht mehr für ihr Leben und ihre Sicherheit einstehen, da die Macht der Bande zu gross sei. In Feichien wird das Besitzthum von christlichen Chinesen zerstört. Die chinesische Regierung versucht, durch ihre Truppen die Bevölkerung, die in Folge von Missernten unzufrieden und gegen die Deutschen aufgehetzt ist, im Zaume zu halten. Im Tangdistrict, westlich von Tungschang, werden die kaiserlichen Truppen von einer sehr grossen Bande von Banditen angegriffen, und bei dem Kampfe soll der chinesische General gefallen sein. Gouverneur Liu zieht nun persönlich an der Spitze einer grossen Truppenabtheilung nach Tangyi, doch sind bei seinem Eintreffen die Rebellen schon abgezogen. Es soll sich um einen Vorstoss der „Brüder vom Rothen Kreuz" handeln, welche geheime Gesellschaft in Schantung allein 100.000 Mitglieder zählt. — Das Gerücht, Italien beabsichtige auf jedes Vorgehen in China zu verzichten, ist falsch. Italien beharrt auf dem Programm, die commercielle und industrielle Ausdehnung Italiens in China zu fördern. Die italienischen Streitkräfte in China werden durch zwei Panzer verstärkt. — Das Tsungliyamen bietet den Italienern Bergwerksconcessionen im District Ninghai, Provinz Tschekiang, an, ohne ihnen andere Rechte einzuräumen; die Italiener sind damit nicht zufrieden, und die Verhandlungen werden fortgesetzt. — Das französisch-chinesische Abkommen, betreffend den Eisenbahnbau von Lungtschau nach Nanningfu, wird unterzeichnet. Das Werk, zu dem die chinesische Regierung über drei Millionen Taels beisteuert, und wozu das Material aus Frankreich bezogen werden soll, soll in drei Jahren vollendet sein. — Das Tsungliyamen weigert sich, die vom Vicekönig von Tschetschuen den Franzosen bewilligten Bergwerksconcessionen zu genehmigen, weil diese den Vorschriften des Bergbauamtes nicht nachgekommen sind. — Die Verhandlungen mit der russisch-chinesischen Bank wegen einer Anleihe von 1,200.000 Taels zum Baue einer Eisenbahn von Sintschau nach Nanningfu sind zum Abschluss gelangt. — Durch ein besonderes Edict wird der „Yangtse-Corporation", einem Unternehmen zur Ausbeutung von Concessionen im Yangtsethale, die Erlaubniss zur Ausbeutung der Kohlenfelder in der Nähe von Schanhaikwan auf vierzig Jahre ertheilt. — Die Verwaltung des Kwangtunggebietes wird einem militärischen Chef unterstellt, der zugleich Commandirender der Truppen und der Seestreitkräfte ist. Der Sitz der Verwaltung soll in Port Arthur sein. — Die Ausbeutung des Handelshafens Dalny wird der chinesischen Ostbahn-Gesellschaft überlassen, die unter Kaiser Alexander II. geschaffene Gerichtsordnung findet auf das ganze Gebiet Anwendung. — China protestirt durch seinen Gesandten gegen den Befehl des Generals Otis, durch welchen die Chinesen von den Philippinen ausgeschlossen werden, weil das Vorgehen Otis' den Bestimmungen des Völkerrechtes widerspreche und gegen die bestehenden Verträge verstosse. — Der Kaiser von China erlässt den Befehl, wonach eine Art Nationalgarde gebildet werden soll. Jedermann soll verpflichtet sein, eine gewisse Zeit in den Reihen des Heeres zu dienen, und im Falle eines Krieges sollen die auf diese Weise ausgebildeten Leute als Hilfstruppe verwendet werden. — Die Pestcommission erklärt den Hafen Inkou (Jingtsekau bei Niutschwang?) in der Mandschurei für pestverseucht und das Kwangtunggebiet als von der Pest bedroht.

Japan. Gemäss den neuen Handelsverträgen öffnet Japan 22 weitere Häfen dem ausländischen Handel. — Es sollen Concessionen für die Anlage von Kabeln bewilligt werden, die Japan mit den Philippinen und mit Britisch-Columbia verbinden; die Depeschentaxen sollen auf die Hälfte des bisher erhobenen Preises herabgesetzt werden. — Bei der Ueberfluthung eines Kupferbergwerkes in Beschi Ihikoku kommen 600 Personen um. — Eine Feuersbrunst in Yokohama äschert 3000 Häuser, darunter 5 Theater, 8 Schulen, andere öffentliche Gebäude und zahlreiche Handlungshäuser nebst Magazinen ein, und es gehen hiebei mehr als 100 Menschen zugrunde. Der Schaden beträgt mehrere Millionen.

Philippinen. Auf den Inseln Cebu und Negros, die man bisher für freundschaftlich gesinnt hielt, hat die aufständische Bewegung bedeutende Fortschritte gemacht. Alle Ortschaften an der Nordküste von Luzon, wo man Aguinaldos Herrschaft nicht anzutreffen meinte, wurden in den Händen der Aufständischen gefunden. Mit dem Sultan von Sulu wird ein Vertrag abgeschlossen: Ueber den Inseln wird die amerikanische Flagge gehisst und wichtige Punkte erhalten amerikanische Besatzungen; die Einführung von Feuerwaffen ist verboten; der Sultan hilft die Seeräuberei unterdrücken und Verbrecher ausliefern, ausser falls das Verbrechen von Morosleuten gegen Morosleute verübt wurde. Neben anderen muslimischen Gebräuchen bleibt auch die Sclaverei bestehen, doch wird den Sclaven das Loskaufrecht gelassen. Das westliche Mindanao, von Morosleuten besiedelt, soll ebenfalls freundlich gesinnt sein und die Erlaubniss nachsuchen, die Aufständischen auszutreiben. Manila ist unter strengster Bewachung, weil ein Ausbruch erwartet wird. Die Kämpfe im Norden zur Gewinnung eines neuen Stützpunktes dauern fort. Scharmützel an der Bahnlinie

südlich von Angeles finden ohne Unterlass statt, und ein neuer Angriff auf Angeles musste abgeschlagen werden. Morong an der Laguna de Bay, das im Juni dauernd besetzt wurde, muss von den Amerikanern wieder aufgegeben werden. Die Aufständischen bemächtigen sich des amerikanischen Kanonenbootes „Urbaneta" im Nordwesten der Manilabai und verbrennen es. Die Amerikaner verbrennen Olonpago nach heftiger Beschiessung. Aguinaldo soll angeboten haben, zwei Vertreter der philippinischen Regierung zu bestellen, um mit General Otis zu verhandeln; Otis wird von der amerikanischen Regierung angewiesen, nach eigenem Ermessen zu handeln. Die spanischen Gefangenen werden auf Aguinaldos Anordnung, soferne sie krank sind, aus der Gefangenschaft entlassen. General Otis erlässt den Befehl, das Gesetz über die Ausschliessung von Chinesen auf die Philippinen auszudehnen. China protesirt dagegen (siehe China), und die amerikanische Regierung weist den General Otis an, die Chinesen auf den Philippinen zuzulassen.

Afrika.

Marokko. Der Sultan von Marokko widersetzt sich der Errichtung eines Lazareths auf einer Insel nächst Mogador, und die fremden Vertreter beschliessen, diese Frage ihren Regierungen zu unterbreiten.

Aegypten. Nachdem in Alexandrien fast einen Monat lang kein Pestfall vorgekommen war und man die Epidemie schon erloschen glaubte, tritt die Pest wieder auf.

Abessynien. Rittmeister Bulatowitsch, der an der abessynischen Expedition durch das südliche Centralafrika theilnahm, durchreiste von Europäern bisher noch nicht besuchte Gebiete und entdeckte am westlichen Ufer des Flusses Omo eine sich mehrere hundert Werst von Norden nach Süden hinziehende Bergkette, die bisher der Wissenschaft völlig unbekannt war. Die neuentdeckte Bergkette liegt zwischen 8 Grad 30 Minuten und 6 Grad nördlicher Breite und auf 36 Grad 30 Minuten östlicher Länge und wird mit dem Namen „Kaiser Nicolaus II." bezeichnet.

Aegyptischer Sudan. Zu einer sofortigen Expedition gegen den Khalifen werden Vorbereitungen getroffen. Der Sirdar und eine Anzahl Officiere gehen nach Omdurman ab, um die Einzelheiten bezüglich der Expedition zu ordnen, die nur aus eingeborenen Truppen bestehen wird. Der sofortige Vormarsch gegen den Khalifen, der sich in der Nähe von Dschebel Gedir festgesetzt und eine grosse Gefolgschaft um sich hat, kann des schlechten Wetters wegen nicht erfolgen, und aus demselben Grunde wird auch der Bau der letzten fünfzig Meilen der Sudan-Eisenbahn vorläufig verschoben.

Französischer Sudan. Der Mord im Sudan wird nur Voulet zugeschrieben, denn Chanoine soll im kritischen Augenblicke eine andere Abtheilung befehligt haben. — Die französische Expedition Foureau-Lamy soll in der Oase von Air von einer grossen Zahl Tuaregs angegriffen und vollständig vernichtet worden sein. Spätere Nachrichten bezeichnen dieses Gerücht als unbegründet, das vielleicht auf die Kunde von Kämpfen zurückzuführen ist, die die Expedition mit Tuaregs zweimal zu bestehen hatte, aber aus denen sie jedesmal siegreich hervorging. Aus der Wüste eingetroffene Militärposten versichern, dass die Mission Foureau-Lamy am Tschad eingetroffen sei.

Britisch-Somaliland. Ein fanatischer Somali-Mullah, der sich als localer Mahdi gibt, pflanzt mit ca. 2000 Anhängern seine Fahne in Burao, hundert Meilen südlich von Berbera, auf und soll die Absicht haben, nach Berbera herabzusteigen. Die Garnison von Berbera wurde verstärkt, um einem Angriff des Mullah, der das Somali-Hinterland beherrscht, zu begegnen.

Togoland und Dahome. Die deutsche Commission zur Abgrenzung des Togolandes wird von eingeborenen Kaffern angegriffen. Um den bewaffneten Widerstand der Bevölkerung zu besiegen, vereinigen sich die französische und die deutsche Section in vollem Einvernehmen unter der Leitung des französischen Commissärs Majors Clé und müssen sich mit Gewaltanwendung den Weg bahnen; in der Umgebung des Dorfes Lama müssen sie mehrere Kämpfe bestehen, in welchen die Eingeborenen mit grossen Verlusten zurückgeworfen werden.

Congostaat. Die Congotruppen unter Baron Dhanis stiessen mit den aufständischen Batetelas in der Nähe von Sungula zusammen. Die Aufständischen wurden östlich vom Luamafluss zurückgeworfen; eine weitere Verfolgung fand nicht statt, da jene Gegend durch die Hungersnoth und die Pocken verheert ist. Beide Theile erlitten Verluste. Nun ist die Ruhe wieder hergestellt, die Bevölkerung ist den Congobehörden zugethan.

Deutsch-Ostafrika. Da die gegenwärtig auf den Karten angegebene Grenze zwischen dem Congostaate und Deutsch-Ostafrika den Verträgen nicht entspricht und die neueren Forschungen eine erhebliche Abweichung bedingen, wenn die Linie wenigstens ungefähr den ursprünglichen Absichten entsprechen soll, so wird nun mit dem Congostaate über die endgiltige Feststellung der Grenze verhandelt. Nach deutscher Auffassung hat der Kiwasee innerhalb des deutschen Gebietes zu liegen, während die jetzige schnurgerade Linie vom Tanganjika bis zum Berge Usumbiro den Kiwasee ausserhalb lässt.

Portugiesisch-Ostafrika. Die portugiesische Expedition unter Major Machado gegen Mataka trifft mit den Eingeborenen unter dem Häuptling Cuamba zusammen und setzt, nachdem sie in Napulo frische Munition erhalten hat, ihren Marsch gegen Mataka fort.

Nyassaland. Nachdem die portugiesische Expedition Napulo zwischen dem Schirwasee und M' Kwamba's Quartier erreicht hat, wird dieses von der britischen Expedition angegriffen und zerstört, wonach die beiden Expeditionen sich in unmittelbarer Nähe dieses Ortes vereinigen. Die portugiesische Expedition erwartet vor dem Aufbruch gegen Mataka Verstärkungen, und die britische Truppe bleibt an der Grenze, um die Entwicklung der Ereignisse zu überwachen.

Südafrikanische Republik. Die Regierung zieht ihren Vorschlag, den Ausländern das Wahlrecht nach fünf Jahren zu gewähren, zurück und lehnt die britische Suzeränität ab. Entgegen der Forderung Englands, an alle Ausländer nach fünfjährigem Aufenthalte im Lande das Vollbürgerrecht zu verleihen, gesteht Transvaal nur zu, dass die Ausländer, sofern sie es wünschten, als neue Bürger die gleichen Rechte wie die alten geniessen und gleiche Pflichten zu erfüllen haben, nur sollten sie, ihrer Zahl entsprechend, eine kleinere Vertretung als die alten Bürger erhalten. Die Lage ist gespannt, der Ausbruch von Feindseligkeiten steht bevor. Die Regierung gibt die Maassnahmen bekannt, die im Kriegsfalle zu beachten sein werden.

Zanzibar. Der Freihafen ist aufgehoben; alle Waaren (mit Ausnahme von Münzen, Kohlen, Elfenbein, Kautschuk und Schildpatt, die zollfrei sind) zahlen fünf Percent Einfuhrzoll.

Madagaskar. In Tamatave wird das Auftreten der Pest festgestellt.

Australien.

Samoa. Die Samoaner halten sich für betrogen, da sie glauben, die Commission habe schon eine neue Regierung angeordnet und die Vertragsmächte wären saumselig, da kein Administrator kommt. Auf Tutuila und Manua befinden sich noch viele Gewehre, und auf Upolu wird Waffenschmuggel getrieben. Tamasese hat noch immer eine eigene Regierung in der Municipalität. Ueberall herrscht wachsende Unzufriedenheit, und auch die Mataafaleute werden wieder unruhig. Man befürchtet den Ausbruch neuer Feindseligkeiten, die Lage wird für drohend erklärt. Bezüglich der Entschädigungsansprüche kommen England und Deutschland überein, dass letzteres an der Zahlung nicht mitzutragen habe, da deutsche Streitkräfte an der Beschiessung von Samoa nicht betheiligt gewesen sind.

MISCELLEN.

Französische Colonialbahnen in Guinea. Die Colonie Französisch-Guinea hat von der französischen Hinterlegungscasse ein Darlehen von 8,000.000 Frs. zur Anlage einer Eisenbahn von Konakry nach dem Niger zugesichert erhalten. Wir entnehmen einer der letzterschienenen Nummern des „Journal des transports" folgende Einzelheiten über diese Bahn:

Konakry ist eine etwa 100 *km* nördlich von Sierra Leone gelegene ganz neue Stadt, an deren Stelle noch im Jahre 1890 nur eine Hütte stand. Jetzt haben sich dort schon 20 grosse Handelshäuser niedergelassen. Der Werth der Handelsbewegung beträgt schon 30,000.000 Francs. Aber noch fehlt die Eisenbahn, „das wahre Eroberungswerkzeug unserer modernen Pizarros". Im October 1897 verliess eine militärische Expedition Marseille, um die Eisenbahn zu studiren, und am 3. Juni 1898 kehrte sie nach Konakry zurück, nachdem sie für 550 *km* Eisenbahn die Vorarbeiten gemacht und die Linie bestimmt hatte. Sie beginnt bei Konakry und endigt bei Kardomania am schiffbaren Niger in 400 *m* Meereshöhe. Der Scheitelpunkt der Bahn liegt in 800 *m* Höhe auf dem Pass von Koumi, etwa gleich weit von den beiden Endpunkten entfernt. Es gibt keine grossen Ueberführungen und Brücken, keine Tunnels; die Steigungen werden 2·5 Percent nicht übersteigen; der kleinste Krümmungshalbmesser ist zu 100 *m* angenommen. Die Spurweite soll 1 *m* betragen. 7000—8000 Erdarbeiter hofft man zu einem Taglohn von 1 Fr. aus der Colonie und ihren Nachbargebieten heranziehen zu können. Man setzt in Frankreich auf die Leistungen der Ingenieurofficiere für die Colonialbahnen grosse Hoffnungen. Die besprochene Bahn wird, wie man annimmt, ein Staatsunternehmen werden, da das Privatcapital wegen des fehlenden unmittelbaren Gewinnes nicht zu haben ist. Man hält aber die Bahn für höchst aussichtsvoll. Die wirthschaftlichen Bedingungen sind höchst günstig. Allein auf dem französischen Guineagebiet wird die Bahn für eine Bevölkerung von 3,000.000 Seelen nutzbar sein. Das „Journal des transports" muntert zu dem Werke mit den Worten auf: Man nehme die Sache in die Hand, man erbaue ohne Zögern wenigstens die ersten Abschnitte. „Es ist Zeit," ruft das französische Blatt aus, „dass die französische Colonisation in Afrika sich durch Thaten befestige!"

Die deutsche Sanga-Ngoko-Expedition. Einem Berichte des Führers der Sanga-Ngoko-Expedition in Kamerun, Dr. Plehn, entnimmt das „Deutsche Colonialblatt" folgende Mittheilungen: „Nachdem ich mit der Expedition auf das deutsche Gebiet übergesiedelt bin, habe ich auf dem für die erste Station bestimmten Berggipfel im Beisein der belgischen und holländischen Kaufleute die deutsche Flagge gehisst. Die Lage ist ausserordentlich schön. Man steigt von der sehr bequemen Landungsstelle am Ngoko zuerst sanft, dann etwas steiler bis zum Gipfel des Berges auf, der 1 *km* vom Flussspiegel entfernt und 130 *m* über ihm liegt; die absolute Höhe beträgt etwa 520 *m*. Der Gipfel bietet in einem Längendurchmesser von etwa 250 *m* und einem Breitendurchmesser von über 100 *m* in sanften Terrassen völlig hinreichend ebenen Raum für Gebäude, Exercirplatz, Garten, Scheibenstand etc. Fast genau in der Mitte des Platzes erhebt sich eine Kuppe, etwa 10 *m* hoch, die oben ein ebenes Terrain von etwa 30 *m* Länge und 20 *m* Breite darbietet und von dem aus man den ganzen Platz übersieht. Dort soll das Chefhaus hinkommen. Die Aussicht von oben ist sehr schön, man übersieht ein Berglaud mit sanften, langen Wellen, das ganz mit Urland bedeckt ist. Savanne ist nirgends zu sehen, auch nach Westen nicht, wohin man einen Blick von 60—70 *km* hat. Der hier etwa 200 *m* breite Ngoko ist an mehreren Stellen sichtbar, und drüben sieht man Factoreien liegen. Oben ist es frisch und kühl, Minimum meist 18 Grad. Das Freihauen des Platzes ist eine böse Arbeit, die viel Zeit und Mühe erfordert. Das Unterholz wird ganz beseitigt, und von den hohen Bäumen lasse ich nur einige schöne Exemplare stehen. An Baulichkeiten wird zuerst ein grosser Arbeiterschuppen, ein Materialienhaus und ein grosses Wohnhaus aus Bambus gebaut für die erste Unterbringung, dann lasse ich alles Weitere gleich aus Ziegeln aufführen, die unten am Flusse bereits hergestellt werden."

Talienwan. Die vielfach verbreitete Ansicht, als ob die aus dem Freihafengebiete Talienwan, beziehungsweise Dalny nach Russland exportirten Waaren den russischen gleichgestellt werden und daher keiner Verzollung unterliegen, ist irrig, indem für die aus dem Freihandelsgebiete gebrachten Waaren beim Uebertritte über die sibirisch-chinesische Grenze der allgemeine Zollsatz des russischen Tarifes gezahlt werden muss. Es geht aus dem Texte des kaiserlichen Erlasses, durch welchen der neuen Stadt die Privilegien eines Freihandelsgebietes ertheilt wurden, hervor, dass sie nur so lange andauern werden, als das Pachtverhältniss zwischen China und Russland bezüglich Talienwans besteht. Das Privilegium würde mit dem Momente erlöschen, als Russland dieses Gebiet gänzlich annectirt. Englischerseits werden noch immer sämmtliche am Gelben Meere gelegenen russischen Häfen (Port-Arthur, Talienwan etc.) als zum chinesischen Gebiete gehörig angesehen.

Ueber indische Musikinstrumente wird in einem interessanten Artikel in einer englischen Zeitung berichtet. Die Bezeichnungen und die Behandlung der Tonleitern sind von unserer Art völlig verschieden, und ihre Melodien und Harmonien klingen unseren Ohren oft seltsam und eher wie Kakophonien. Aber wenn sie auch dem europäischen Geschmack zunächst nicht entsprechen, so entdeckt der tiefer Dringende doch, ein wie fein entwickeltes Gefühl für musikalische Werthe und ein wie eigenartiger Reiz sich in ihnen offenbart. Auch die indischen Instrumente unterscheiden sich von den unserigen gänzlich in Ton, Form und Gebrauch. Was besonders auffällt, ist, wie viel liebevolle Sorgfalt und künstlerischer Schmuck auf die Ausstattung dieser Instrumente verwendet wird. Edle Metalle, seltene Holzarten, Elfenbein und Edelsteine, Alles wird dazu gebraucht; ganz abgesehen von der musikalischen Bedeutung haben die seltsam geformten Instrumente ihren grossen Werth durch ihre künstlerische Schönheit. Besonders eigenthümliche Variationen zeigen die Geigen. Eigenartig sind vor Allem die folgenden: Die „kachchapi vina" hat fünf Haupt- und zwei Hilfssaiten aus Draht und einen langen, mit Griffen versehenen Hals, der mit wunderschönen Holzschnitzereien verziert ist; sie ist in getriebenem Silber gefasst und mit kleinen Elfenbeinplatten ausgelegt. Die „mina sarang" hat eine merkwürdige Fischform; sie wird wie ein Violoncello mit einem Bogen gestrichen. Die Rückseite ist aus Kürbisstücken gebildet, das Griffbrett ist aus geheiztem Holz, in das Elfenbein eingelegt ist. Sie hat fünf Haupt- und neun mitschwingende Drahtseiten. Die „nadesvara vina" ist eine Abart mit einem sehr langen, mit Griffen versehenen Hals und fünf Drähten; sie hat eine unserer Geige ähnliche Form, ist mit Pergament bedeckt und ist eine moderne, indische Anpassung an die europäische Violine. Die „mayuri" hat vier Haupt- und 15 mitschwingende Drahtsaiten, die über den Hals geführt sind; dieser ist breit, in Silber gefasst und hat metallische Griffe. An dem Hals ist ein kleiner Kürbiss befestigt. Ein seltsames Instrument ist ein »magoum«, das die Form eines Krokodils zeigt; es ist wundervoll in Holz geschnitzt und hat starre Augen, die aus Spiegelglas gebildet sind.

LITERATUR.

Bei der Redaction sind eingelaufen:

Martin Hartmann. *Der islamische Orient.* Berichte und Forschungen. Berlin, Wolf-Peiser's Verlag, 1899.

Adolf Flachs. *Rumänische Hochzeits- und Todtengebräuche.* Berlin, Verlag von Georg Minuth, 1899.

Aug. Löwenstimm, kais. Hofrath im Justizministerium in St. Petersburg. *Der Fanatismus als Quelle der Verbrechen.* Berlin 1899. Verlag von Johannes Räde.

Archäologische Karte von Kleinasien. Bearbeitet von Dr. *W. Ruge* und Dr. *E. Friedrich.* Halle a. d. Saale. Verlag von G. Sternkopf, 1899.

Sbornik. *Russische Geschichten und Satiren.* Uebersetzt und herausgegeben von *W. Henckel.* Drei Bände. Mit literarischen und biographischen Studien und drei Bildnissen. Berlin, Johannes Räde (Stuhr'sche Buchhandlung). à M. 1·50.

Grammatica turca. *L. Bonelli.* Verlag von Ulrico Hoepli, Mailand.

Verantwortlicher Redacteur: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

IV. Cs 8054

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXV. JAHRGANG. WIEN, OCTOBER 1899. NR. 10 BEILAGE.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig ö. W. fl. 5.—, M. 10.—, Frs. 12.50 ohne Postversendung.
„ „ „ fl. 5.60, M. 11.20, Frs. 14.— mit „

Insertionsbedingungen:
Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite ö. W. fl. 5.—.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE

TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF, NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BOEHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

JEDNOTA K POUŽITÍ V PRŮMYSLU V ČECHÁCH

Winterfahrordnung der Südbahn.

Am 1. October l. J. wurde auf sämmtlichen im Betriebe der *Südbahn* befindlichen Linien die Winterfahrordnung eingeführt. Aus dem neuen Fahrplane ist Folgendes besonders hervorzuheben:

Die Doppelführung der *Tagesschnellzüge* zwischen *Wien* u. *Bruck a. M.* wird auch im heurigen Winter fortbestehen. Die bei diesen Zügen im Sommer bestehenden Beschränkungen hinsichtlich der Benützung der dritten Wagenclasse in der Wiener Localstrecke werden für die Dauer der Winterfahrordnung wieder aufgehoben.

Die *Kärntner*, respective *Tiroler Schnellzüge* der Strecke Wien—Marburg—Franzensfeste werden nach der seit 1. Mai l. J. eingeführten Fahrordnung auch im Winter verkehren.

Der im vorigen Winter von Wien-Südbahnhof via Leoben—Pontafel nach der italienischen und französischen *Riviera* verkehrende *Expresszug* wird auch heuer wieder vom 15. November an täglich von Wien-Südbahnhof nach Nizza in Verkehr gesetzt werden und ausserdem einmal in der Woche directen Anschluss von und nach Petersburg finden.

In der *Wiener Localstrecke* weist die Winterfahrordnung einige Aenderungen gegenüber dem Vorjahre auf, und zwar wird der Zug ab Wien um 10 Uhr 50 Min. Vorm. den Anschluss in Wiener-Neustadt nach Ungarn beibehalten; ferner wird in Abänderung des bisherigen Sommerfahrplanes der Zug ab Wien 1 Uhr 30 Min. Nachm. nunmehr statt des Zuges ab Wien 2 Uhr 55 Min. den Anschluss nach Ungarn vermitteln; ferner wird der Sommerzug ab Mödling 6 Uhr 30 Min. Früh, an Wien 7 Uhr Früh an Werktagen und ausserdem der Zug ab Vöslau 6 Uhr 35 Min. Abends, an Wien 7 Uhr 36 Min. Abends täglich auch im Winter im Verkehre bleiben.

Auf der Linie *Liesing—Kaltenleutgeben* werden um zwei Züge mehr als im vergangenen Winter verkehren, und zwar wird der um 9 Uhr 15 Min. Vorm. von Wien abgehende und um 11 Uhr Vorm. in Wien ankommende Localzug in Liesing nach, respective von Kaltenleutgeben Anschluss finden.

Auf der elektrischen Localbahn *Mödling—Hinterbrühl* werden bis 20. October noch einige Züge im Verkehre belassen, so dass auf dieser Linie die eigentliche Winterfahrordnung erst vom 21. October an in Wirksamkeit tritt.

Zwischen *Bruck a. M.* und *Graz* wird der um 9 Uhr 37 Min. Vorm. von Graz abgehende und der um 1 Uhr 48 Min. Nachm. in Graz eintreffende Personenzug noch bis 31. October im Verkehre belassen und schon am 1. April kommenden Jahres wieder in Verkehr gesetzt werden. Im Anschlusse an den ersteren Zug wird auf der Linie *Bruck a. M.—Leoben* in den Monaten October und April der um 11 Uhr 5 Min. Vorm. von Bruck a. M. abgehende Personenzug verkehren, während vom 1. November bis Ende März wieder wie im Vorjahre der um 10 Uhr 8 Min. Vorm. von Bruck a. M. abgehende Zug in Verkehr gesetzt wird.

Auf der *Kärntner Linie* werden wie alljährlich die Sommerzüge am Wörthersee aufgelassen.

Auf der *Tiroler Linie* werden wie in früheren Jahren die Züge ab Innsbruck 5 Uhr 30 Min. Früh, an Innsbruck 12 Uhr 21 Min. Nachm., sowie zwischen Bozen und Franzensfeste die Züge ab Bozen 6 Uhr 40 Min. Abends und an Bozen 8 Uhr 40 Min. Abends aufgelassen. Die *Nord-Süd-Expresszüge* mussten ihrer internationalen Anschlüsse wegen verlegt werden und wird der von Norden kommende Zug die Strecke Kufstein—Ala um circa eine Stunde früher und der von Süden kommende Zug die Strecke Ala—Kufstein um circa eine Stunde später passiren.

Auf der *Leoben-Vordernberger Bahn* wird im heurigen Winter statt des bisher um 2 Uhr 55 Min. Nachm. von Vordernberg abgehenden Zuges der um 12 Uhr 50 Min. Nachm. von Vordernberg abgehende Zug geführt, so dass die Nachmittagsverbindung von Eisenerz nach Graz nunmehr auch im Winter aufrecht bleibt.

Alles Nähere ist aus den veröffentlichten Fahrplänen vom 1. October 1899 zu ersehen.

Die Fahrpläne gelangen wie bisher an allen Bahnhofscassen, jene der Wiener Localstrecken auch in den Tabaktrafiken in Wien zum Verkaufe.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Kürzeste und bequemste

Schnellzugs-Verbindungen.

Wien-Italien (Abbazia-Görz-Triest).

8 15	8 25	ab	**Wien**	an	9 15	8 50
8 56	9 17	an	**Abbazia**	ab	8 25	8 09
9 00	9 28		**Triest**		8 15	8 00
9 47	10 08		**Görz**		6 57	7 10
7 00	2 15		**Venedig**		2 10	10 25
2 25	7 35		**Mailand**		7 25	1 05
6 03	10 47		**Florenz**		6 10	3 01
11 25	7 35		**Rom**		11 10	9 30
7 00	1 36	an	**Neapel**	ab	2 55	11 25

Brenner-Route.

*11 45	11 10	7 50	ab **Berlin**	an	6 10	*7 00	9 00
—	—	12 36	**Frankfurt a. M.**		—	—	4 23
2 05	1 15	10 42	**Leipzig**		3 18	4 33	6 05
11 25	11 25	8 50	**Dresden**		5 13	—	8 00
9 55	11 25	9 10	**München**		5 10	8 41	6 45
12 46	3 09	1 09	ab **Innsbruck**	an	12 40	5 30	2 33
4 13	7 14	5 53	an **Bozen-Gries**	ab	8 38	1 43	9 38
5 35	8 51	7 36	**Meran**		6 35	12 19	8 18
5 16	8 40	7 39	**Trient**		7 17	12 35	7 58
7 07	11 03	10 23	**Verona**		5 00	10 45	4 46
*10 10	6 42	2 25	**Mailand**		11 25	*8 10	1 05
—	6 34	6 08	**Florenz**		9 10	—	6 10
—	1 10	11 25	**Rom**		2 30	—	11 10
—	6 45	7 00	an **Neapel**	ab	8 20	—	2 55

* Nord-Süd-Express-(Luxuszug) bis Verona täglich, bis Mailand dreimal, bis Venedig zweimal wöchentlich.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).

9 45	ab	**Wien**	an	8 20
7 12	an	**Villach**	ab	10 51
1 42		**Bozen-Gries**		4 21
2 59		**Meran**		3 00
3 15		**Trient**		3 19
3 59		**Mori**		2 47
5 09		**Arco**		1 07
5 28		**Riva**		12 50
4 16	an	**Ala**	ab	2 33

Ungarn-Tirol.

8 00	8 00	ab	**Budapest**	an	9 53	9 20
6 45	6 17	an	**Klagenfurt**	ab	11 45	8 30
8 15	7 12		**Villach**		10 51	6 15
7 09	4 15		**Innsbruck**		3 09	.
1 08	10 10		**München**		11 25	.
5 53	1 42		**Bozen-Gries**		4 21	.
7 36	2 59		**Meran**		3 00	.
7 39	3 15		**Trient**		3 19	.
8 26	3 59		**Mori**		2 47	.
9 50	5 09		**Arco**		1 07	.
10 08	5 26		**Riva**		12 50	.
8 44	4 16	an	**Ala**	ab	2 33	.

Ostende-Triest-Expresszug
(einmal wöchentlich).

Montag	10 00	ab	**London**	an	4 50	Freitag
»	4 01		**Ostende**		10 05	»
Dienstag	11 00		**Wien S.-Bhn.**		6 45	Donnerst.
Mittw.	11 24	an	**Abbazia**	ab	5 31	Mittw.
»	10 58	an	**Triest**	ab	6 10	»

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7.

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für Petroleum, Gas, Oel und elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher gratis und franco.

Export nach allen Weltgegenden.

ZOLL-COMPASS.

Der V. Jahrgang des „Zoll-Compass" wird, gleichwie der III. beziehungsweise der Ergänzungsband desselben (IV. Jahrgang *lieferungsweise* zur Publication gebracht, und die einzelnen Lieferungen erscheinen nach Maassgabe der eintretenden Veränderungen in den betreffenden Zolltarifen.

Der gestellten Aufgabe, die für unseren Aussenhandel wichtigsten Länder successive in den Rahmen dieses Jahrbuches einzubeziehen, wird der erscheinende V. Jahrgang durch Neuaufnahme der Zolltarife der *australischen Colonien, Niederländisch-Indiens* und der *Philippinen* entsprechen.

Von dem in 20 Lieferungen erscheinenden V. Jahrgang sind bisher 12 Lieferungen publicirt worden, enthaltend die Tarife von Rumänien, Argentinien, Russland, Britisch-Indien, China, Japan, Korea, Persien, Oesterreich-Ungarn, Schweden, Norwegen, Helgoland, Italien, Argentinien (II. Auflage), Deutschland, Frankreich, Griechenland, Belgien, Vereinigte Staaten von Amerika, Schweiz und Vereinigte Staaten von Amerika (II. Auflage).

Preis per Lieferung 45 kr. = 90 Pfg.

Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. Für *Deutschland* alleiniger Vertrieb durch E. S. Mittler & Sohn, Berlin S. W. 12, Kochstrasse 68—70.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum"

mit der Beilage

„Commercielle Berichte der k. u. k. österr.-ungar. Consularämter".

MEYERS KONVERSATIONS-LEXIKON

Mehr als 147,100 Artikel u. Verweisungen.

= Vollständig liegt vor = In 6., neubearbeiteter und vermehrter Auflage:

272 Hefte je 50 Pf., 17 Bände je 8 Mk.

17 Bände in Halbleder geb. je 10 Mk.

18,100 Seiten Text.

10,500 Abbildungen.

Probehefte und Prospekte gratis durch jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig.

Mit 1088 Bildertafeln u. Kartenbeilagen.

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Indien—China—Japan.

Dreizehn Fahrten von Triest, resp Fiume mit Berührung der Häfen Port Said Suez, Aden, Karrachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama (diese beiden Häfen werden alternativ nur jeden zweiten Monat berührt) und Kobe. **Auf der Ausfahrt kann Venedig facultativ angelaufen werden.** Anschluss in Bombay an die Dampfer der directen Linie Triest—Bombay. — In den Zwischenhäfen, Bombay ausgenommen, können Abfahrten und Ankünfte früher oder später erfolgen. Der Aufenthalt in Fiume auf der Rückfahrt kann nur die für die Lade- und Umladeoperationen nöthige Zeit verlängert oder verkürzt werden. Ausser den oben bezeichneten Häfen können sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Echellen Chinas oder Japans oder Manila berührt werden.

Directer Dienst Triest—Bombay.

Abfahrt von Triest am 3. der Monate Jänner, Februar, März und am 12. März; ferner am 3. der Monate April, Mai, Juli, September, October, November und December, mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Bombay. — Die Ankünfte und Abfahrten in den Zwischenhäfen können verfrüht oder verspätet werden, jedoch ohne das linienmässige Eintreffen in den Endhäfen zu beeinträchtigen. Anschluss in Bombay in beiden Richtungen an die Dampfer der Indo-China Japan-Linie.

Triest—Calcutta.

Abfahrt von Triest am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Juni, August, September, October, November, December mit Berührung der Häfen Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta. Auf den Hin- und Rückfahrten können Coconada, Madras und andere Häfen der Coromandel-Küste angelaufen werden. Auf den Rückfahrten ist die Berührung der Rumänischen Reichshäfen sowie anderer Echellen des Rothen und Adriatischen Meeres facultativ. Das Anlaufen von Bombay und Massaua auf den Hinfahrten und von Venedig auf den Rückfahrten ist bei allen Reisen facultativ.

Mercantildienst nach Brasilien.

Gemeinschaftsdienst mit der „Adria". Von Triest, resp. Fiume je eine Abfahrt in den Monaten Jänner, Februar, März, April, Mai, drei Abfahrten im Juli, zwei Abfahrten im August, zwei Abfahrten im September, zwei Abfahrten im October, eine Abfahrt im November und eine im December. Berührung der Häfen Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eililinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in Cattaro Freitag 12 Uhr Mittags, berührt.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 2½ Uhr Nachm., in Triest Samstag 5½ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich A** und in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari** und **Brindisi**.

Linie Triest—Metkovich A.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Aimissa, Geisa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in Spalato an die Hinfahrt der beschleunigten Eililinie Triest—Cattaro.

Linie Triest—Metkovich B.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Rogosinzza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Aimissa, Puciscbie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in Spalato an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht, Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankunft in Triest den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 2½ Uhr Nachmittags, in Zara Donnerstag 6 Uhr Nachm., berührt.: Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag 5½ Uhr Früh, in Pola Montag 4 Uhr Früh

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 11 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara**.

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Brindisi, Antivari, Duloigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert. Auf der Rückfahrt von **Bari** und **Brindisi** Anschluss in **Cattaro** nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 7 Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eililinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A**.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende August.

Von **Alexandrien** ab Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattachia, Alexandrette, Meryna, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., an in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh.

*) Am 3., 10., 17., 24. und 31. Jänner, 7., 14., 21. und 28. Februar, 7., 14., 21. und 28. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5., 12., 19. und 26. September, 3., 10., 17., 24. und 31. October, 7., 14., 21. und 28. November, 5., 12., 19. und 26. December.

**) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3., 10., 17. und 24. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

Anschluss in **Alexandrien** an die **Eililinie Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt in **Smyrna** (in den Monaten vom September bis Ende März) auf der Hinfahrt nach **Candien, Cerigo** etc. (**Thessalische** Linie **B**, Rückfahrt).

Eililinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 4 Uhr Nachm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschluss in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt nach **Albanien** und **Dalmatien** (**Dalmatinisch-Albanesische** Linie, Rückfahrt), weiters in **Corfu** oder **Santi Quaranta** aus **Albanien** nach **Triest** (Linie **Triest—Constantinopel**, Rückfahrt); in **Corfu** auf der Hinfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch-Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt nach **Candien** etc. (**Thessalische** Linie **A**, Rückfahrt).

Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, berührt Ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh (nur auf der Hinfahrt). Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Montag 9 Uhr Früh, berührend: Burgas, Varna, Costanza. Rückfahrt ab **Odessa** jeden Montag 4 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 10 Uhr Vorm.

Griechisch-Orientalische Linie A.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Chios, Smyrna, Vathy, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vorm.

*) Am 1., 15. und 29. Jänner, 12. und 26. Februar, 12. und 26. März, 9. und 23. April, 7. und 21. Mai, 4. und 18. Juni, 2., 16. und 30. Juli, 13. und 27. August, 10. und 24. September, 8. und 22. October, 5. und 19. November, 3., 17. und 31. December.

**) Am 9. und 23. Jänner, 6. und 20. Februar, 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

Anschluss in Piräus an die Eililinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie B, Rückfahrt) und überdies in den Monaten vom September bis Ende März auch auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eililinie Triest—Alexandrien.

Griechisch-Orientalische Linie B.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Chios, Smyrna, Vathy, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vormittags.

*) Am 8. und 22. Jänner, 5. und 19. Februar, 5. und 19. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 15. und 29. October, 12. und 26. November, 10. und 24. December.

**) Am 2., 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22. Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. September, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 19. December.

Anschluss in **Piräus** an die Eililinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** in den Monaten vom September bis Ende März auf der Hinfahrt nach **Caramanien** und **Syrien** (**Syrisch-Carramanische** Linie, Rückfahrt); in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa**, sowie an die **Donaulinie**.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis **Smyrna** geführt werden. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eililinie **Triest—Alexandrien**.

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 12 Uhr Mittags, in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, berührt.: Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von **Galatz** jeden Mittwoch 9 Uhr Früh, in Constantinopel Sonntag 8 Uhr Früh. (Burgas, Varna nur auf der Rückfahrt, Braila nur auf der Hinfahrt.)

Anschluss in Constantinopel an die Rückfahrt der Griechisch-Orientalischen und der Syrisch-Caramanischen Linie.

Thessalische Linie A.

Von **Triest** ab jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, berührend: Fiume, Valona, Medna, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Retbymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in Triest drittnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

*) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 26. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2. 16. und 30. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eililinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung. Die Rückfahrt ist weiters im Anschluss an die Hinfahrt der Eililinie **Triest—Constantinopel** sowie der **Griechisch-Orientalischen** Linie **A**. In **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eililinie **Triest—Alexandrien**.

Thessalische Linie B.

Von **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh, berührend: Durazzo, Medua, Sti. Quaranta, Corfo, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Smyrna, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Montag 12 Uhr Mittags.

*) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

**) Am 7. und 21. Jänner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November, 9. und 23. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eililinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Smyrna** (vom September bis Ende März) auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Syrisch-Caramanischen** Linie; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Von **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu nächsten Mittwoch 9½ Uhr Vorm., berührend: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Brindisi (Bari und Brindisi nur auf der Hinfahrt), Cattaro, Antivari, Duicigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu. Retour von Corfu Donnerstag 8½ Uhr Früh, an Triest Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in Cattaro auf der Rückfahrt von Bari und Brindisi nach Dalmatien mit der rückkehrenden Dalmatinisch-Albanesischen Linie; in Santi Quaranta auf der Hinfahrt an die Eililinie Triest—Constantinopel, sowohl nach Triest als nach Constantinopel.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** ab jeden Freitag 4½ Uhr Früh, in Prevesa den gleichen Tag 5 Uhr Nachm., berührend: Sajada, Parga, Sta. Maura. Rückfahrt ab **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu den gleichen Tag 6½ Uhr Abends. Anschluss in Corfu an die Rückfahrt der Eililinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Anmerkung. Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

(Oceanischer Dienst siehe vorhergehende Seite.

Verantwortlicher Redacteur: R. v. ROESSLER.

Ch. Reisser & M. Werthner Wien.

November 1899. Nr. II.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 5 fl. = 10 Mark.

INHALT: Handels- und Geschäftsverhältnisse in Ostasien. — Das Reich des weissen Elephanten. — Die Wirthschaftsverhältnisse von Corfu. — Betrachtungen japanischer Staatsmänner über die neue Vertragsära. — Der Samoa-Vertrag. — Die transafrikanische Telegraphenlinie Capstadt—Cairo. — Der kaiserliche Gefangene in China. — Chronik. — Miscellen: Das englische Eisenbahnproject Alexandrien—Shanghai. — Die neue Landstrasse von Resch nach Teheran. — Grosse Feuersbrünste in Japan. — Russisches Postwesen in China.

HANDELS- UND GESCHÄFTSVERHÄLTNISSE IN OSTASIEN.

Von Vice-Consul *Nicolaus Post.*[1])

China.

Zunehmende Erschöpfung des inländischen Bedarfes, nicht minder sich von Tag zu Tag schwieriger gestaltende Productionsverhältnisse zwingen schon seit Langem die meisten europäischen Staaten dazu, neue Absatzgebiete für ihre Industrie zu suchen und vermehrte Handelsbeziehungen auch mit überseeischen Ländern anzuknüpfen. Der unerwartete Ausgang des chinesisch-japanischen Krieges, die hiebei zu Tage getretene tiefe Ohnmacht und Zerrüttung des chinesischen Staatswesens einerseits, der wichtige Aufschwung andererseits, welchen seitdem Industrie und Handel des Mikadoreiches genommen haben, lenkten begreiflicherweise in erhöhtem Maasse die Aufmerksamkeit der europäischen Staaten auf Ostasien und die reichen Absatzgebiete, welche daselbst noch der Ausbeute harren. Durch diesbezügliche Bestrebungen der einzelnen fremden Mächte, die Verpachtung chinesischer Gebiete an Deutschland, Russland, Grossbritannien und Frankreich, nicht minder die bevorstehende Eröffnung der grossen sibirischen Eisenbahn, durch welche eine directe Landverbindung Europas mit dem äussersten Osten Asiens geschaffen wird, sind die einzelnen Länder Ostasiens und deren eigenthümliche Landesverhältnisse nur noch mehr in den Vordergrund der öffentlichen Aufmerksamkeit gerückt worden. Wenn auch Oesterreich-Ungarn an politischer und commercieller Machtentfaltung in Ostasien sich nicht mit den übrigen Grossmächten Europas vergleichen kann, so verbinden es doch langjährige Geschäftsbeziehungen mit China und Japan und macht sich auch in unserem Vaterlande mit jedem Tage kräftiger der Ruf nach neuen Absatzgebieten und Steigerung der bisherigen Handelsbeziehungen mit den überseeischen Ländern geltend. Im Hinblicke darauf gebe ich mich der Hoffnung hin, dass die Handels- und Geschäftsverhältnisse Ostasiens einem actuellen Interesse auch in unseren competenten vaterländischen Kreisen begegnen.

In wirthschaftlicher Beziehung zerfällt Ostasien bekanntlich in vier grosse, unabhängige Gebiete, in die Kaiserreiche China, Japan und Korea sowie in die russischen Besitzungen. In dieser Reihenfolge will ich auch die wichtigsten für Handel und Industrie daselbst in Betracht kommenden Verhältnisse schildern.

Es bedarf wohl keiner Erwähnung, dass China, welches auch in seiner heutigen Ausdehnung noch zu den grössten Reichen gehört, welches in der Vergangenheit und der Gegenwart durch seine mannigfache Verschiedenheit der geographischen und klimatischen Verhältnisse, durch seine reichen Naturschätze und die zahlreichen Hilfskräfte, welche dem Lande zur Ausbeute derselben zur Verfügung stehen, durch seine eigene, unabhängig von anderen Gebieten entwickelte Cultur und das starre Festhalten an derselben entschieden zu den interessantesten Ländern nicht nur Ostasiens, sondern des gesammten Erdballes zu zählen ist. Was den Namen China anbelangt, so scheint derselbe durch die Bewohner Ostindiens, welche zuerst im XII. Jahrhunderte v. Chr. G. mit dem im äussersten Nordwesten Chinas gelegenen Reiche der Königsfamilie der Tsin in Verbindung traten und bald den Namen derselben auf alle übrigen Reiche Chinas ausdehnten, in das Abendland gelangt zu sein. Die Chinesen selbst kennen in ihrer Sprache die Bezeichnung „China" nicht, sondern nennen ihr Vaterland „die grosse Welt", „das Reich der vier Meere", das „Reich der Mitte" etc., sich selbst aber die „tapferen Männer" oder die Bewohner des Reiches der Mitte etc.

Das chinesische Reich erstreckt sich in seiner gegenwärtigen Ausdehnung vom Zusammenflusse des Argun und der Schilha, der beiden Quellflüsse des Amur, im äussersten Norden bis zur Insel Kanien im äussersten Süden, vom Pamirplateau im Westen bis zur Einmündung des Ussuri in den Amur im Osten. Abzüglich der in der Mitte dieses Jahrhunderts an Russland abgetretenen Gebiete in Nordostasien wird die gesammte Fläche des chinesischen Reiches auf ungefähr 12½ Millionen km^2 geschätzt, also 18mal so gross als der gesammte Flächeninhalt Oesterreich-Ungarns. Die wichtigsten Grenzen Chinas sind im Nordosten der Yalufluss, welcher es von Korea trennt, die Bucht von Korea, ferner der Golf von Petschili, das Chinesische Meer, die Strasse von Formosa, welche es von der seit dem Handelsvertrage von Shimoneseki an Japan abgetretenen Insel Formosa trennt, ferner im Süden der Golf von Tongking; die französische Colonie Tongking und der englische Besitz Oberburma begrenzen die südwestlichsten Provinzen Chinas, Huengsi und Yunnen, welche aber gerade in diesen Theilen von den unabhängigen Völkerschaften der Laos, Kakyens und Lingphos und anderen bewohnt werden. Der südliche Gebirgszug des Himalaya trennt China von den nördlichen Staaten Britisch-Ostindiens, der Gebirgszug von Karakarum, beziehungsweise der China nur nominell tributäre Staat Ladak bildet die Westgrenze des Reiches. Im Nordwesten trennen verschiedene Gebirge und der Altei, im Norden die Bandgebirge der Mongolei, im Nordosten der Argun, der Amurstrom und der Ussuri, somit am äussersten Nordosten eine Linie, welche den oberen Ussuri mit Korea verbindet, das Reich der Mitte von Russland, welches somit auf einer Ausdehnung von mehr als 85.277 *km* der unmittelbare Grenznachbar Chinas ist. Die gesammte Grenzentwicklung Chinas wird auf 22½ Millionen *km*, nahezu die Hälfte des gesammten Erdumfanges geschätzt.

[1]) Vorträge, gehalten im k. k. österreichischen Handels-Museum vom 17. November bis 16. December.

Was die Bodenerhebungen in China anbelangt, so gehört dieses Reich dem Gebirgssysteme des Himalaya an. Nach Norden fällt bekanntlich dieses Gebirge zu den Hochplateaux von Tibet, Ostturkestan und weiter nördlich zu jenem von der Mongolei ab, welche untereinander wieder durch einzelne, grössere Gebirgsketten getrennt sind, von denen die mittleren mit dem Pamirplateau zusammenhängen. Diese Hochplateaux stellen mit Ausnahme einzelner fruchtbarer Flussthäler einen Complex von Steppen und Wüsten dar, welche, zumeist von halbwilden Nomadenvölkern bewohnt, für den fremden Handel Chinas wenig oder gar nicht in Betracht kommen. Nach Osten sendet das Himalayagebirge mehrere Ausläufer, von denen der südöstlichste die im östlichen Theile Thibets entspringenden Ströme Irawaddi, Salmein und den Mekong begleitet und Hinterindien durchzieht. Von diesem Gebirgszuge streichen einzelne Gebirge nach Südchina und erfüllen die Provinzen Yunnan, Kweitschau, Kiangsi, Kiangtung und Fukien. Nach Nordosten setzen sich die Ausläufer des Himalaya, das östliche Kwenlungebirge, fort und bilden die Gebirgsländer von Szechuen, Schensi, Schansi und Honzu. Nördlich vom Hoangho stellen sich diese Ausläufer auch als die südlichen Randgebirge der Mongolei dar, an welche sich im Nordosten das Changangebirge und das Hochland der Mandschurei anschliesst. Das Land zwischen diesen südöstlichsten und nordöstlichen Ausläufern des Himalayagebirges einerseits und dem Meere andererseits ist als das eigentliche China zu betrachten, welches von zahlreichen und sehr bedeutenden Strömen bewässert wird. Diese natürlichen Wasserstrassen, hinsichtlich welcher ich kein Land der Erde mit China vergleichen kann, bilden die grössten Hilfskräfte für die Entwicklung von Handel und Verkehr in diesem grossen Reiche und ersetzen zum grössten Theile die fehlenden Landcommunicationen.

Die beiden wichtigsten Ströme sind der Hoangho oder gelbe Fluss und der Yangtsekiang oder blaue Fluss. Beide Flüsse entspringen, kaum hundert Meilen von einander getrennt, in dem nordöstlichsten Theile Thibets, wo auch die grossen Ströme Hinterindiens ihren Ursprung haben. Der Hoanghostrom durchbricht in zahlreichen Krümmungen die nordöstlichen Randgebirge Thibets sowie jene im Süden der Mongolei, erreicht nach Aufnahme des Wecho, des bedeutendsten seiner schiffbaren Nebenflüsse, den südlichsten Punkt und strömt sodann in nordöstlicher Richtung durch die Tiefebene von Shensi dem Golfe von Petschili zu. Grosse Ueberschwemmungen und Dammbrüche hatten vor vielen Jahrhunderten bekanntlich den Unterlauf des Hoangho nach dem Süden von Schantung abgelenkt, woselbst er sich nördlich von der Yangtsekiangmündung in das Gelbe Meer ergoss.

Auch heute noch bringen die alljährlich wiederkehrenden Ueberschwemmungen zur Zeit der Schneeschmelze in den Gebirgen Elend und Verwüstung über die weiten, fruchtbaren Gebiete, welche er durchströmt, und nicht mit Unrecht wird er von den Chinesen als „die Sorge Chinas" bezeichnet. Das grosse Gefälle in seinem mittleren Laufe, die enormen Sand- und Geröllmassen, welche er in seinem Unterlaufe ablagert, machen ihn auch für die Schiffahrt wenig geeignet. Projecte zur Regulirung des Stromes wurden zu verschiedenen Zeiten sowohl von Chinesen als auch von fremdländischen Ingenieuren ausgearbeitet, und erst in diesem Frühjahre, als eine neuerliche Ueberschwemmung eintrat, viele hunderte von Menschen hiebei ums Leben kamen, andere brotlos wurden, entsandte der Pekinger Hof Li-Hung-chang in Begleitung zweier belgischer Ingenieure an den Hoangho, um Vorschläge für die Regulirung dieses Stromes zu erstatten. Solche wurden auch thatsächlich der kaiserlichen Regierung unterbreitet, ob dieselben aber zur Ausführung gelangen und das hiefür erforderliche Capital von vielen Millionen Gulden seitens der chinesischen Regierung aufgebracht werden wird, bleibt noch lange dahingestellt. Das genannte Stromgebiet des Hoangho wird auf ca. 1,230.000 km^2 geschätzt, ein Flächeninhalt, welcher ungefähr jenem der österreichisch-ungarischen Monarchie und Deutschlands zusammengenommen entspricht. Die Entfernung, welche den Ursprung des Hoangho von seiner Mündung trennt, beträgt, in der Luftlinie gemessen, 2067 *km*, die zahlreichen Windungen des Stromes machen den Lauf desselben jedoch doppelt so lang.

Für die Binnenschiffahrt Chinas weit bedeutender als der Hoangho ist der Yangtekiangstrom, welcher, aus drei Quellflüssen gebildet, das Bergland von Szechuen in zahlreichen, pittoresken Engpässen, sogenannten Forges, durchbricht, und in einem nordöstlichen Laufe durch die Tiefebenen der Provinzen Hupeh, Onhui und Kwengsu, der fruchtbarsten und reichsten Theile Chinas, der gelben See zufliesst. Sein Lauf beträgt ungefähr 4827 *km* und erfolgt die Mündung des Yangtsekiang in einem grossen Delta, welches sich in Folge der alljährlichen grossen Sand- und Erdmassen, welche der Strom der See zuführt, immer weiter in das Meer hinaus sich vorschiebt. Seine bedeutendsten Nebenflüsse sind der Kankiang, welcher sich durch den Poyangsee in den Yangtse ergiesst; der Tangtingsee, weiter stromaufwärts am Yangtsehiang gelegen, empfängt die Nebenflüsse Siang und Yuen, welche die Wasserverbindung mit den Provinzen Kweitschau und Hünan herstellen. Vom Norden mündet der Krufluss bei Huchow in den Yangtsekiang. Unmittelbar vor seiner Mündung in das Meer nimmt letzterer auf seinem rechten Ufer auch noch den Whengpoo auf, an welchem 18 *km* stromaufwärts Shanghai, das Handelscentrum Mittelchinas, gelegen ist.

Im Gegensatze zum Hoangho zeichnet sich der Yangtsekiang durch tieferes und gleichförmigeres Fahrwasser aus, weshalb er schon von der Grenze Szechuens angefangen bis zu seiner Mündung, d. i. auf einer Strecke von mehr als 2700 *km* für einheimische Dschunken schiffbar ist. Grosse Seedampfer gehen bis Kenkow, d. i. ungefähr 1000 *km* von der Mündung entfernt, und gelänge es, die vorerwähnten Forges für Dampfschiffe zugänglich zu machen, was übrigens bereits im Zuge ist, so würde der Dampfschiffahrtsverkehr leicht bis zu 2500 *km* Ausdehnung auf diesem Strome verlängert werden können. Das gesammte Stromgebiet des Yangtsekiang wird auf ca. 1,419.000 km^2 geschätzt, und ist derselbe daher mit Recht zu den grössten Strömen der Welt zu zählen.

Zahlreiche andere Flüsse ergiessen sich in das Meer, von der Insel Keinon im Süden angefangen bis zum Yenflusse im Nordosten. Im Süden ist der bedeutendste der Perlfluss oder Chuhiangfluss, welcher von drei Flüssen, dem West-, Nord- und Ostflusse gebildet wird. Für den Handel und Verkehr Südchinas ist der wichtigste der erstgenannte, der Westfluss, welcher die Verbindung mit den südwestlichsten Provinzen Chinas, Yunnen und Kweitschau herstellt. Für Dampfschiffe theilweise schiffbar sind auch der Minfluss, an welchem Futschau, der Tsih, an dem Ningpo gelegen ist, ferner der Peiho im Norden, welcher bei Tientsin und in der Nähe von Peking vorbeifliesst und, so lange die Eisenbahn zwischen diesen beiden Städten nicht hergestellt war, die wichtigste Verkehr-ader für den Handel Nordchinas war.

Von Seen sind im Gebiete des Yangtsekiangstromes die schon erwähnten Tungting- und Peyangseen bemerkenswerth, von welchen Ersterer einen Umfang von circa 359 *km* hat, der letztere 145 *km* lang und 32 *km* breit ist. Inmitten der Seen sind zahlreiche kleine Inseln gelegen, welche sich durch prachtvolle landschaftliche Schönheiten auszeichnen. Zahlloses Wasserwild bevölkert beide Seen und macht sie zu beliebten Punkten für die Jagdausflüge der in den chinesischen Vertragshäfen ansässigen Fremden. Das Gleiche gilt insbesondere auch hinsichtlich des Tahusees bei Sutschau, dessen Ausfluss der schon früher erwähnte Whingpoofluss ist.

(Fortsetzung folgt.)

DAS REICH DES WEISSEN ELEPHANTEN.

Bei dem politischen und wirthschaftlichen Interesse, das neuestens Ostasien für sich in Anspruch nimmt, ist es begreiflich, dass sich auch die Reiseliteratur mit Vorliebe China, Japan und Indien zuwendet. Zu ihren anziehendsten Ergebnissen gehört zweifellos das eben erschienene Buch *Ernst v. Hesse-Wartegg's* über *Siam.*[1]) Der vielgereiste und federgewandte Autor hat auch das Reich des weissen Elephanten aus eigener Anschauung kennen gelernt, und er weiss recht fesselnd von Land und Leuten in Siam zu erzählen. Wir können hier nicht auf seine farbenprächtigen Beschreibungen der Märchenwunder Hinterindiens eingehen, noch auf die Schilderung siamesischer Gebräuche und Einrichtungen; wir wollen bloss eine flüchtige Skizze davon geben, wie Hesse-Wartegg die wirthschaftliche Lage Siams darstellt.

Unter dem Einflusse des Königs Tschulalongkorn's, namentlich nach seiner Rückkehr aus Europa, das er vor wenigen Jahren besucht, ist europäische Civilisation wenn auch nicht in ganz Siam, so doch in seiner Hauptstadt Bangkok ziemlich rasch vorgedrungen Der König hat zwar nicht, wie es in Japan der Fall ist, ganz mit den alten Sitten und Gewohnheiten, Trachten und Traditionen gebrochen, doch in wichtigen Zweigen der Verwaltung hat er europäische Vorbilder nach Möglichkeit nachgeahmt. Steht die absolutistische Verwaltung Siams auch ungleich höher als jene Chinas, so ist doch Siam auch nicht ganz frei von dem drückenden Einfluss schädigender Mandarinenwirthschaft und drückender Steuerlast. Vor Allem scheint die unverhältnissmässig grosse Zahl von Priestern, die das Volk zu erhalten hat, ein schweres Hinderniss gesunder Entwicklung zu sein, das offenbar nicht durch die Besorgung des primären Unterrichtes aufgewogen wird, der in den Händen der Priester ruht. Die Bildung der grossen Masse der Bevölkerung, die zumeist von Ackerbau, Fischfang und Jagd lebt, scheint noch auf einem überaus niedrigen Niveau zu stehen. Das industrielle und commercielle Element der Bevölkerung stellen die Chinesen dar, deren Zahl in stetem Wachsen begriffen ist, so dass sie heute schon ebensogross ist wie jene der Siamesen selbst. In Bälde dürften sie die Majorität der Bevölkerung Siams darstellen, wie dies schon lange in den malayischen Nebenstaten Siams der Fall ist. So scheint Siam, der Pufferstaat zwischen englischen und französischen Interessen in Ostasien, der mongolischen Besitzergreifung ausgeliefert.

Für die wirthschaftliche Entfaltung des Landes, das von der Natur in jeder Beziehung reich gesegnet ist, scheint, wie Hesse-Wartegg auch hervorhebt, die Eisenbahnfrage thatsächlich die wichtigste Lebensfrage zu bilden. Der ganze Verkehr ist heute noch sehr primitiv und vollzieht sich auf unzulänglichen Canälen und Flusstrecken, die nur bei hohem Wasserstande passirbar sind. Oft müssen die im Norden gefällten Teakholzstämme, bekanntlich nach Reis der wichtigste Exportartikel Siams, drei bis vier Jahre warten, ehe der Wasserstand ihren Transport nach dem Menam und flussabwärts nach Bangkok ermöglicht. So ähnlich steht es mit dem Reishandel in der Hochebene von Korat.

Bisher hat der König in richtigem Erkennen der Zustände in seinem Reiche einer ganzen Reihe von Eisenbahnlinien das Tog-long ertheilt, das heisst die betreffenden Concessionsgesuche sind vom königlichen Tische heruntergefallen. Die Schriftstücke, welche der König genehmigte, wurden nämlich in früherer Zeit von diesem, nachdem er sie unterfertigt, auf den Boden geworfen, und aus dieser Zeit hat sich das Wort „Tog-long", dass heisst heruntergefallen, für „genehmigt" erhalten.

Zwei Bahnen sind bereits dem Verkehr übergeben worden, die allerdings nur 20 *km* lange Strecke Bangkok—Paknam und die 125 *km* lange Strecke Bangkok—Ajuthia—Gengkoi. Die erstere, einer dänischen Gesellschaft angehörend, hat ein Capital von 450.000 Ticals (heute etwa 530.000 M.) erfordert und wirft 5—6 Percent ab. Der Personenverkehr auf den drei Zügen, welche täglich nach beiden Richtungen gehen, ist sehr lebhaft.

Die zweitgenannte Bahn, ein Theil der schon seit Langem projectirten Linie Bangkok—Korat, wurde ganz aus Staatsmitteln hergestellt und am 1. April 1897 vom König selbst in feierlicher Weise eröffnet. Auch auf dieser Bahn überwiegt der Personenverkehr und ist in fortwährendem Steigen begriffen. So betrug die Zahl der Passagiere im April 1897 nur 10.000, im Jänner 1898 aber bereits 42.000. Die wichtigste Fracht ist bisher der Reis gewesen; von allen Seiten strömt der Verkehr der neuen Bahn zu, und längs der Linie ist eine ganze Reihe neuer Dörfer entstanden, so dass die Betriebsüberschüsse, welche im ersten Jahre nur ein Sechstelpercent des Anlagecapitals betrugen, für das laufende Jahr auf $2^1/_2$ Percent veranschlagt werden. Die bisher eröffnete, wie gesagt 125 *km* lange Strecke kostete den Staatssäckel 8 Millionen Ticals (64.000 Ticals = etwa 70.000 M. per *km*). Die Baukosten wären viel geringer gewesen, wenn die Bahn in ihrem ersten Theile nicht durch das grosse Ueberschwemmungsgebiet des Menam führen würde und die Erbauung eines 85 *km* langen, stellenweise 4—5 *m* hohen Dammes erfordert hätte. Dieser Damm ist aus weichem Thonboden aufgeschüttet, der bei den furchtbaren Regengüssen der nassen Jahreszeit dickflüssig wurde und abrutschte. Zeitweilig versanken ganze Dammstrecken in dem weichen, morastigen Untergrunde so plötzlich, dass die Schienen und Schwellen frei in der Luft hingen! Unter so schwierigen Verhältnissen war auch die Fundirung der zahlreichen Brücken von ungewöhnlichen Kosten begleitet. Wäre der Arbeitslohn — etwa 70 Pfg pro Tag — nicht so gering, die Baukosten hätten möglicherweise das Doppelte betragen.

Die Bangkok—Gengkoi-Eisenbahn ist, wie erwähnt, nur die erste Hälfte der Bangkok—Korat-Bahn, welche voraussichtlich bis zu Beginn des Jahres 119 siamesischer Zeitrechnung fertiggestellt sein dürfte. (Die Siamesen rechnen die Jahre von der Gründung Bangkoks und Einsetzung der gegenwärtigen Königsdynastie im Jahre 1781 christlicher Zeitrechnung.) Ursprünglich hatte man gehofft, die Bahn schon 1896 dem Verkehr übergeben zu können, allein dem Bau stellten sich fast unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen. Einige Kilometer jenseits Gengkoi beginnt dichter Urwald und Dschungeln, der auf eine Strecke von 60 *km* durchbrochen werden musste. Die neue Linie eröffnet die bisher gänzlich unzugänglichen Thäler von Hinlap, Mnoklek und Pakdschong, überschreitet dann in einer Höhe von 680 *m* über dem Meere die Wasserscheide zwischen den grossen Hauptströmen Siams, dem Menam und Mekong, und fällt dann allmälig nach der Hochebene von Korat. In der Gebirgsstrecke kommen Steigungen von 22 : 1000, Einschnitte bis zu 22 *m* Tief und Dämme bis zu 20 *m* Höhe vor, und da das zu durchschneidende Gebirge aus ungemein hartem Muschelkalk besteht, so kann nur mit Dynamit gearbeitet werden Die grössten Schwierigkeiten aber bereitet dem Bahnbau in diesen Gebieten Siams das Klima — Fieber und Dysenterie raffen die grösstentheils aus Chinesen und Laoten bestehenden Arbeiter zu Hunderten dahin, und auch etwa 40 Europäer sind dem mörderischen Klima zum Opfer gefallen. Dazu sind die Monate vom November bis Mai vollständig regenlos, Brunnen und Wasserlöcher vertrocknen, und das für die grossen Arbeitscolonnen erforderliche Wasser muss dann mittelst Tragochsen oder auf Karren aus weiten Entfernungen täglich herbeigeschafft werden. Ursprünglich — im Jahre 1891 — hat sich neben einer englischen auch eine deutsche Ge-

[1]) Siam, das Reich des weissen Elephanten. Von Ernst v. Hesse-Wartegg. Mit 120 in den Text gedruckten Abbildungen und 18 Tafeln sowie einer Karte von Siam. Leipzig, Verlagsbuchhandlung von J. J. Weber, 1899.

sellschaft um den Bau der Korat-Eisenbahn beworben. Das deutsche Angebot war jedoch um 1,200.000 Ticals (damals etwa $2^1/_2$ Millionen Mark) höher als das englische, und der Bau wurde demnach der englischen Gesellschaft zugeschlagen, was natürlich zur Folge hatte, dass nahezu das ganze Eisenbahnmaterial von England geliefert wurde. Die englische Gesellschaft begann den Bau der Bahn, aber die Schwierigkeiten, die sich entgegenstellten, waren derart, dass die siamesische Regierung im August 1896 den Vertrag mit den Engländern löste und die Fortführung der Bahn auf Staatskosten selbst übernahm. Dank der Energie und Umsicht des gegenwärtigen Generaldirectors, Baurath *Bethge*, schreitet der Bau rasch vorwärts. Selbstverständlich wird auch die deutsche Industrie in Zukunft aus dem Bahnbau mehr Nutzen ziehen. Schon im März dieses Jahres wurden von Deutschland zwei Locomotiven sowie beträchtliche Mengen von Schienen und Schwellen nach Siam geliefert.

Neben der Korat-Eisenbahn wird augenblicklich auch an der 55 *km* langen Strecke von Ajuthia nordwärts nach Lopbury gebaut. Diese Linie ist das erste Glied der grossen Menamthalbahn, die in einer Gesammtlänge von 640 *km* von Ajuthia nach der Hauptstadt des nördlichen Siam, Tschingmai, führen wird. Der König ist willens, diese wichtigste Arterie seines Landes aus Staatsmitteln mit thunlichster Beschleunigung herstellen zu lassen, aber es dürfte immerhin 10—15 Jahre erfordern, ehe sie zur Eröffnung kommt.

Ebenso wie die Bahn Bangkok—Ajuthia—Lopbury soll auch die Bahn Bangkok—Ajuthia—Korat in nördlicher Richtung verlängert werden, mit dem Zwecke, Bangkok mit der Stadt Nongkai am Oberlaufe des Mekongflusses zu verbinden. Das siamesische Eisenbahnamt hat die 360 *km* lange Strecke Korat—Nongkai bereits studirt, und nach den Voranschlägen soll der Kilometer Eisenbahn dort auf durchschnittlich 55.000 Ticals zu stehen kommen, was eine Gesammtsumme von etwa 25 Millionen Mark erfordern würde.

Im kommenden Winter wird noch mit dem Bau einer dritten Bahnlinie, nämlich jener von Bangkok nach Petschabury im Südwesten von Siam, ebenfalls auf Staatskosten, begonnen werden. Diese 175 *km* lange Strecke dürfte im Ganzen nicht mehr als 8—10 Millionen Mark erfordern.

Neben den genannten Linien sollen demnächst noch Concessionen an Private vergeben werden. Es handelt sich dabei zunächst um eine Bahn von Bangkok über Petriu nach der östlich von der Hauptstadt gelegenen wichtigen Handelsstadt Battambang, dann um eine Linie von Bangkok in südlicher Richtung nach dem gegenüber der Insel Kohsitschang gelegenen Hafen Auhin, und eine dritte Linie quer durch die Halbinsel Malakka von dem Hafen Queddah (oder Kedah) nach dem am Golf von Siam gelegenen siamesischen Hafen Singora. Die letztgenannte Linie wurde bereits im Jahre 1893 von englischen Unternehmern begonnen, allein bald darauf wurden die Arbeiten wieder eingestellt. Der Hafen Queddah, zu dem gleichnamigen unter siamesischer Oberhoheit stehenden Sultanat gehörig, hat vortreffliche Zufahrten und einen regen Handelsverkehr, vornehmlich mit Penang, von wo täglich Küstendampfer dahin abgehen. Der umliegende Theil der Halbinsel Malakka ist sehr reich an Naturproducten. Queddah würde sich im Falle der Errichtung einer Etappenlinie nach Ostasien für einen Kohlenhafen vortrefflich eignen.

Der König beabsichtigt, das ganze Bahnnetz, das projectirt ist, aus Staatsmitteln zu bauen, wodurch allerdings die Herstellung verzögert wird. Man will offenbar in Siam keine Staatsschulden contrahiren, um europäischer Ingerenz in jeder Weise auszuweichen.

Ob dies auf die Dauer möglich sein wird, ist freilich eine andere Frage. Inmitten der englischen und französischen Interessensphären gelegen, hat Siam vor wenigen Jahren erst Erfahrungen darüber gesammelt, wie gefährlich die Nachbarschaft europäischer Colonien ist. Mit gewaltigen Opfern hat Siam seine Unabhängigkeit nur dadurch gerettet, dass es bedingungslos das Ultimatum der Franzosen annahm. Allerdings kam im Mai 1896 der Vertrag zu Stande, demzufolge Frankreich und England sich verpflichteten, die Unabhängigkeit und Neutralität Siams aufrecht zu erhalten, allein trotzdem halten die Franzosen noch immer ganze Provinzen Siams militärisch besetzt, ohne dass vorderhand Aussicht wäre, sie aus Siam verdrängen zu können. In französischen Colonialkreisen wird immer dringender das Protectorat über das ganze siamesische Reich gefordert, dem auch Leroy-Beaulieu das Wort spricht. Welches Schicksal dem hinterindischen Pufferstaat beschieden ist, der zu den reichsten Gebieten Ostasiens zu zählen ist, muss noch als ganz ungewiss betrachtet werden. Die Frage gehört mit in den grossen Complex der ostasiatischen Frage, deren endliche Lösung den grossen Colonialmächten Europas vorbehalten ist. *L.*

DIE WIRTHSCHAFTSVERHÄLTNISSE VON CORFU.

(Aus einem Handelsberichte des k. und k. Consulates in Corfu vom Mai 1899.)

Dem Beobachter der wirthschaftlichen Zustände auf Corfu kann die Thatsache nicht entgehen, dass die allgemeine Lage der Bevölkerung sich im Laufe der letzten Jahrzehnte stetig verschlechtert hat. Die Gründe dieser mit Rücksicht auf die sehr günstigen klimatischen Verhältnisse und die geographische Lage der Insel höchst befremdlichen Erscheinung reichen zum Theile bis in die Zeit der venetianischen Herrschaft zurück; die Thatsache selbst jedoch ist in dem Maasse sichtbar und fühlbar geworden, als die abnehmende Bedeutung Corfus als Stapel- und Umschlagsplatz der Stadt allmälig alle jene commerziellen Vortheile entzog, welche indirect auch der Landbevölkerung zu Gute gekommen waren, und daher eine Zeit hindurch über die schon ziemlich prekären ökonomischen Verhältnisse hinwegtäuschen konnten.

In der That hat der Egoismus der Republik Venedig, welche Corfu dazu ausersehen hatte, ihre hauptsächliche Oelquelle zu werden und zu bleiben, die Insel unberechenbar geschädigt, indem auf Kosten des Oelbaumes alle anderen Culturen, selbst die des Weines, zurückgedrängt worden sind. Das hat sich aber empfindlich gerächt, als nach dem Sturze Venedigs Corfu mit seinem Hauptausfuhrartikel, dem Oele, in den allgemeinen Wettbewerb mit eintreten musste und kein privilegirtes Absatzgebiet mehr dafür hatte, als ferner das Oel durch andere Beleuchtungsmittel verdrängt, daher stark entwerthet wurde, und als namentlich die Fehlernten zur Regel zu werden begannen. Um den Wein stand es nicht besonders, da derselbe, um dem Oelbaume Platz zu machen, in die Niederungen gedrängt worden war, ausserdem recht schlecht behandelt wurde, und so blieben für den Export nur bescheidene Quantitäten Agrumen und sonstiges Obst übrig, während fast der ganze Bedarf der Insel an Getreide importirt werden musste.

In dem Momente nun, wo die von den Vätern überkommene Wirthschaftsmethode keine Erträge mehr lieferte, der Handel aber in Folge des oben angedeuteten Umschwunges in den allgemeinen Verkehrsverhältnissen keinen nennenswerthen Gewinn mehr abwerfen konnte, hätte man logischerweise an Abhilfe denken müssen; und nichts wäre näher gelegen als eine intensivere Pflege der Bodenproduction in einem von der Natur so reich bedachten Lande, welches aber nur den allergeringsten Theil seines Bedarfes an Feldfrüchten selbst hervorbringt, wo der Weinbau noch im Argen liegt, Obst- und Gemüsecultur fast auf das Weichbild der Hauptstadt beschränkt sind. Dass sich dem Uebergange zu

einer rationellen Bodenverwerthung ganz erhebliche Schwierigkeiten entgegenstellen, soll nun allerdings nicht verkannt werden, und zwar sind dies die gebirgige Formation der Insel mit ungenügenden Communicationen, wodurch entlegenere Besitze stark entwerthet werden, dann die Malaria in mehreren Gegenden und endlich die grosse Trockenheit des Sommers bei Mangel an Quellen und Wasserläufen; nichtsdestoweniger kann mit Sicherheit angenommen werden, dass durch entsprechende Ausgestaltung des Strassennetzes der Insel, Trockenlegung der sumpfigen Partien, Bohrung von Brunnen und Irrigation des trockenen Geländes ganz befriedigende Resultate erzielt werden könnten. Abgesehen von dem aber, was Franzosen und Engländer in dieser Richtung angebahnt haben, ist von dem Allen nichts geschehen, und von einem kräftigen und zielbewussten Ineinandergreifen von Regierungsgewalt und privatem Unternehmungsgeist ist wenig zu spüren.

Die innerpolitischen Verhältnisse, welche selbst die bestgemeinten Absichten der Regierung lahmzulegen geeignet sind, entziehen sich der Erörterung im Rahmen des vorliegenden Berichtes; aber auch die Privatinitiative kann sich nicht recht zur Geltung bringen, da es, in Folge des allgemeinen Elends, wirklich an den hiezu erforderlichen sehr beträchtlichen Mitteln fehlt. Letzteres gilt von der eigentlichen ländlichen Bevölkerung, welche durch die Monocultur des Oeles, mit ihrem Wechsel von guten und Fehljahren (der noch dazu in letzter Zeit einer Serie von Fehljahren Platz gemacht hat) ganz in die Schuld von gewerbsmässigen Geldgebern gerathen ist, durchgehends; es gilt aber auch von den meisten grösseren Besitzern, welche seit Jahren keine Erträge, dafür aber viel Geld bei den Bauern ausstehen haben. Aber selbst diejenigen, welche etwa über entsprechende Mittel verfügen, werden sich kaum geneigt finden, dieselben zu Investitionen zu verwenden, so lange nicht eine durchgreifende gesetzliche Regelung der landwirthschaftlichen Eigenthumsverhältnisse Platz greift. Diese beruhen nämlich noch immer auf dem Colonensystem mit Theilung des Ertrages, und sind daher weder für den einen Theil eine Ermuthigung zu grösserer Aus- und Anlagen, noch für den anderen zu erhöhter Arbeitsleistung und Thätigkeit. Man kann daher behaupten, dass jeder ernstliche Anlauf zu einer Reform der corfiotischen Landwirthschaft hier einzusetzen haben wird, um vor Allem ein wirkliches Interesse am Grundbesitze zu schaffen, während heute der grössere Besitzer in der Stadt oder anderwärts lebt und höchstens zur Zeit der Weinlese einige Wochen in seinem Landhause zubringt.

Zu den angeführten Umständen gesellt sich aber noch ein Moment, welches bei der Entwicklung der Verhältnisse Corfus keine geringe Rolle gespielt hat und daher auch weiterhin in Rechnung gezogen werden muss, nämlich die natürlichen Anlagen der Bevölkerung. Von Haus aus mehr zu speculativer als zu productiver Thätigkeit neigend, in einem verweichlichenden Klima und durch die reichlich spendende Natur verwöhnt, ist der Corfiote angestrengter Arbeit eher abhold. Beweis dessen die ganz unzulängliche Pflege, welche dem Oelbaume und der Olive zu Theil wird, welch letztere nicht einmal gepflückt wird, sondern überreif zur Erde fällt und dann erst — zum grossen Schaden der Qualität des Oeles — aufgelesen wird; Beweis die höchst primitive Behandlung der Rebe und des Weines, der auf den übrigen Inseln und dem Festlande in viel besserer Qualität erzeugt wird; Beweis der Umstand, dass der Gemüsebau sozusagen auf das Weichbild der Stadt beschränkt geblieben ist und viele Bauern Gemüse in der Stadt kaufen, wo doch Corfu vermöge seiner Lage einen geradezu schwunghaften Export in „primeurs" erzielen könnte; Beweis endlich der Umstand, dass die sehr ergiebige Fischerei an den Küsten und im Canale zum grossen Theile den Chioggioten und Albanesen überlassen wird, von welchen dann die Fische, die doch ein wichtiges Nahrungsmittel bilden, gekauft werden müssen.

Dass die Vieh- und Milchwirthschaft nicht viel intensiver betrieben wird, lässt sich allenfalls begreifen, da hier zunächst weniger der Export als die Versorgung der Stadt und grösseren Orte in Frage zu kommen hätte. Hier schliesst sich aber gewissermaassen der circulus vitiosus, indem die an sich schon geringe Consumationskraft der Stadt und Insel durch die sich von Jahr zu Jahr steigernde Nothlage noch über Gebühr herabgedrückt und dadurch zum schweren Hemmschuh jeglichen Aufschwunges der Production wird, wofern ein solcher sich vor Allem auf den localen Consum stützen müsste.

In ganz besonderem Maasse macht sich der zuletzt erwähnte Uebelstand auf dem Gebiete der Industrie fühlbar. Auch hier reichen die Wurzeln des Uebels bis in die venetianischen Zeiten zurück, in welchen wohl geflissentlich vermieden worden sein dürfte, die gewerbliche und industrielle Entwicklung der Insel zu fördern, um ihr Rohproduct mit venetianischen Erzeugnissen bezahlen zu können. So blieb es im Grossen und Ganzen wohl auch unter der englischen Schutzherrschaft, und der stetige Niedergang der letzten Jahrzehnte bot erst recht keinen Untergrund für ein Aufblühen von Gewerbe und Industrie. Zu dem Umstande, dass der locale Consum eine solche zu ernähren kaum im Stande wäre, kommt überdies noch der weitere, dass das nächste und natürlichste Absatzgebiet Corfus, das gegenüberliegende epirotisch-albanische Festland, besonders in den Küstendistricten sehr dünn bevölkert und nur sehr beschränkt aufnahmsfähig ist. Auf besondere Specialitäten der gewerblichen oder industriellen Production, mit welchen Corfu auch nach Italien, dem griechischen Festlande oder anderen Märkten concurriren könnte, weisen es seine natürlichen Hilfsquellen nicht (wenn man von der Seifenfabrication absehen will), und so ist hier ein Wandel vorläufig um so weniger zu erwarten, als natürliche Schwierigkeiten und geringe Neigung der Bevölkerung hier noch grössere Widerstandsflächen bieten, als bei der Urproduction. Dagegen ist anzunehmen, dass in nicht allzu ferner Zeit das griechische Festland, namentlich Piräus, einen industriellen Aufschwung genommen haben wird, welcher für den Wettbewerb Corfus wenig Spielraum übrig lassen dürfte.

Es wurde bereits angedeutet und ergibt sich übrigens aus dem Gesagten, dass Handel und Verkehr von Corfu sich in sehr bescheidenen Grenzen bewegen, seitdem es seines einst blühenden Zwischenhandels mit den Inseln sowie dem griechischen und türkischen Festlande verlustig geworden ist. Heute handelt der kleinste Platz schon direct mit den meisten Bezugsmärkten, und Corfu sieht sich sozusagen auf den Export seiner Producte und den Import seiner eigensten Bedarfsartikel beschränkt. Was nun speciell den Importhandel betrifft, so könnte derselbe auch in normalen Zeiten keine besonderen Proportionen annehmen, da es sich im Ganzen um die Bedürfnisse einer Einwohnerschaft von etwa 90.000 Köpfen handelt, wovon nur 30.000 städtischer Bevölkerung mit bescheidenen Ansprüchen an Comfort und Luxus. Aber selbst dieses normale Niveau wird schon seit vielen Jahren nicht mehr erreicht, da in Folge des durch schlechte Ernten bedingten geringen Exportes kein Geld mehr ins Land kommt; die natürliche Folge davon ist eine immer weitergehende Einschränkung der Bedürfnisse aller Classen, welche überdies noch durch sehr drückende Zölle und das hohe Agio des Goldes sich aufzwingt.

Wenn nun auch nicht zu läugnen ist, dass die corfiotische Volkswirthschaft dermalen ein ziemlich trauriges Bild darbietet und das Uebel kein ganz und gar unverschuldetes ist, so kann man doch andererseits nicht verkennen, dass das Unglück nachgerade zur bitteren Arznei zu werden und die Geister wachzurütteln beginnt. Von

diesem Gesichtspunkte aus mag die augenblickliche Krise fast eine heilsame zu nennen sein, und darf man sich, ohne eines allzu weitgehenden Optimismus geziehen zu werden, der Hoffnung hingeben, dass ein von Haus aus so lebenskräftiger Organismus mit der Zeit sein natürliches Gleichgewicht wiederfinden werde.

BETRACHTUNGEN JAPANISCHER STAATSMÄNNER ÜBER DIE NEUE VERTRAGSÄRA.

Anlässlich der Eröffnung der neuen Vertragsära in Japan am 4. August d. J. wurden allenthalben im Lande Festlichkeiten abgehalten, darunter auch eine Feier der japanischen Gesellschaft für das Studium ökonomischer Angelegenheiten, der viele japanische Staatsmänner, hohe Beamte und Industrielle angehören. Bei dieser Feier, zu welcher auch die Vertreter der fremden Mächte eingeladen waren, wurden mehrere (in der in Tokio erscheinenden „Times" publicirte) Reden gehalten, die einigermaassen bezeichnend für die Tendenzen der am Abschlusse der Verträge betheiligten Staatsmänner sind. Der Präsident der Gesellschaft, *Baron Ozaki*, erblickte in seiner Begrüssungsrede die Hauptbedeutung der neuen, mit 14 auswärtigen Staaten abgeschlossenen Verträge nicht in dieser oder jener Detailbestimmung, sondern in ihrem Grundzug, den gleichberechtigten Eintritt Japans in die völkerrechtliche Gemeinsamkeit der Culturnationen endgiltig festzustellen. Er sieht darin eine „privilegirte Stellung" im Vergleiche zur früheren internationalen Position Japans und anderer asiatischer Staaten. Die im Abschlusse der neuen Verträge zu Tage tretende Höherbewerthung des japanischen Staatswesens müsse aber auch von einem solidarischen Hand in Hand-Arbeiten der europäisch-amerikanischen Fremden und der Japaner begleitet sein. Er wendet auf die bisherige Stellung der Fremden in Japan das Bild von Oeltropfen an, die in einem Glase Wasser schwimmen; sie sei eine mechanische Berührung, ein Nebeneinander, keine innige chemische Verbindung gewesen. Dies müsse zu beiderseitigem Vortheile unter den neuen Verträgen, die Japan den Fremden in so hohem Grade zugänglich machen, anders werden; es sei den Fremden der Aufenthalt in dem Reiche des Mikado so angenehm und nutzbringend zu machen, dass sie einen tiefgreifenden Unterschied zwischen dem Leben in ihren Heimatländern und in Japan überhaupt nicht empfinden. Hierauf antwortete der Doyen des diplomatischen Corps, der belgische Gesandte *Baron d'Anethan*, in einer französischen Rede, worin er besonders von dem Entschlusse der maassgebenden Factoren Japans Act nahm, den Fremden bei sich dieselben Rechte zu gewähren, welche die in den europäischen Städten befindlichen Japaner geniessen; auch beglückwünschte er die japanische Nation zu dem schönen Erfolge, den sie speciell bei der Ausbildung ihrer Rechtsgelehrten zur Handhabung der neuen, mit europäischem Geiste erfüllten Gesetzbücher errungen habe. Während die beiden ersten Redner nur die unmittelbare praktische Seite der Eröffnung der neuen Vertragsära besprochen hatten, erörterte die nachfolgende Rede des *Vicomte Aoki*, des japanischen Ministers für auswärtige Angelegenheiten, dieses Ereigniss von rechts- und socialphilosophischen Gesichtspunkten, die den weiten Horizont eines Japaners moderner Bildung verrathen; er untersucht die Natur des Völkerrechtes, in dessen Geltungsgebiet Japan den privilegirten Rechtspersönlichkeiten der Culturstaaten ebenbürtig an die Seite tritt, und erblickt darin eine Association der gesammten Menschheit und seinen wichtigsten Zweck im gemeinsamen Schutze der Menschenrechte, die den Unterthanen, beziehungsweise Staatsbürgern der in der völkerrechtlichen Gesammtheit verbundenen Staaten zukommen. Freilich sei dies nur ein theoretisches Postulat, ein Ideal, wohl zu unterscheiden von dem thatsächlichen Zustande, wie er sich im Leben und wechselseitigen Verkehr der Nationen manifestirt. Doch Japan sei, was sein eigenes Gebiet anbetrifft, fest entschlossen, diesem Ideale nachzueifern, speciell was die eine wichtige, daraus entspringende Consequenz betrifft, nämlich den Fremden hinsichtlich der Sicherheit ihrer Person und ihres Vermögens denselben Schutz zu gewähren, den sie in ihrer eigenen Heimat geniessen. Dieses völkerrechtliche Ideal hänge auch eng mit einer wirthschaftlich-technischen Entwicklung zusammen, nämlich mit den Fortschritten im Communicationswesen, wodurch den Völkern die innigsten wechselseitigen Beziehungen aufgedrängt werden und die Isolirung unmöglich gemacht wird. Zuletzt spielte Vicomte Aoki auf Kant's Idee eines „allgemeinen bürgerlichen Rechts" an, womit er wohl dessen Ideen von einem allgemeinen Friedensbunde der Völker meinte, welche durch die gerade tagende Haager Friedensconferenz wieder eine gewisse Actualität erlangt hatten. Gleichsam zur Demonstration der von ihm ausgesprochenen kosmopolitischen Empfindungen schloss er seine Rede mit einer Dankeskundgebung an die mit Namen und Titel genannten Diplomaten jener 14 Staaten, deren Entgegenkommen den Abschluss der neuen Verträge ermöglicht hatte. Diese Liste enthält Staatsmänner aller europäischen Staaten (mit Ausnahme der Balkanstaaten) und der nordamerikanischen Republik. Es wäre nur zu wünschen, dass die Masse der japanischen Bevölkerung und der gebildeten Classen des Inselreiches, die öfters Proben eines unduldsamen Chauvinismus und Fremdenhasses abgelegt haben, die Tendenzen der leitenden Persönlichkeiten Japans zu den ihrigen machen würden.

S. Schilder.

DER SAMOA-VERTRAG.

Der neue Vertrag fand in Deutschland eine ziemlich günstige Aufnahme. Samoa bleibt deutsch, das ist der befriedigte Ausdruck. Mit der Preisgabe der kleinen Insel Tutuila an die Vereinigten Staaten findet man sich gern ab. Die Interessen der Vereinigten Staaten auf dieser Insel waren offenkundig, und nachdem Deutschland einmal schon auf den Mariannen, wo sie die Insel Guam besitzen, ihr Nachbar geworden ist, lässt sich voraussehen, dass diese und die künftige Nachbarschaft auf Samoa sich recht freundschaftlich gestalten werden, wie schon das Verhalten der amerikanischen Regierung während der letzten Monate und das Einvernehmen des amerikanischen und des deutschen Vertreters in der Samoa-Commission voraussehen liessen. Die Vereinigten Staaten hatten bereits im Jahre 1878 auf Grund eines Freundschaftsvertrages mit Samoa Hafen- und Niederlassungsrechte auf Tutuila erworben und sind gegenwärtig daran, den dortigen Hafen Pago-Pago in Stand zu setzen. Tutuila ist nur 139 km^2, die nach dem Wortlaut des Vertrages ebenfalls den Vereinigten Staaten zufallenden Manua-Inseln 58 km^2 gross, so dass sich der kleine Besitz der Union auf der ganzen Inselgruppe auf 197 km^2 stellt, Deutschlands neuer Besitz dagegen auf 2584 km^2. Für die Vereinigten Staaten kommt in Betracht, dass sie im Verkehr zwischen ihrer Westküste und Australien eine Kohlenstation erhalten, deren Werth sich namentlich steigern wird, wenn der von ihnen geplante Nicaraguacanal einmal den gesammten Weltverkehr zwischen Europa und den Neuenglandstaaten der Union mit Australien erleichtert. Diese Erwägung war ebenfalls für Deutschland mit maassgebend, als es im Sommer die Carolinen und Mariannen erwarb, sowie für die Vereinigten Staaten zunächst bei der Angliederung von Hawaii. Wenn Deutschland nun mit Samoa einen eigenen Stützpunkt für seinen Handelsverkehr und seine Flotte in der Richtung von Australien nach Amerika, einen vortrefflichen Abschluss der Besitzkette von Kiautschou

über Mikronesien und Neuguinea nach den Salomonsinseln gewinnt, mithin seine gesammte Stellung im Stillen Meere verbessert, so ist auf der anderen Seite der wirthschaftliche Werth der neuen Erwerbung sehr hoch anzuschlagen. Deutschlands Handel und Pflanzerthätigkeit nehmen auf den fruchtbaren Inseln bekanntlich die erste Stelle ein, über 60.000 *ha* befinden sich bereits im deutschen Besitz. Auch den Eingeborenen wird die neue Ordnung der Dinge zugute kommen. Wie in Ostafrika wird es einer kräftigen Verwaltung gelingen, den ewigen Zwistigkeiten der Eingeborenen untereinander Halt zu gebieten.

Für den Verzicht auf seinen Antheil an der unglücklichen Dreiherrschaft musste England entschädigt werden. Man kann, wie in den letzten Wochen genügend betont wurde, den Tauschwerth von Gebieten und politischen Rechten nicht auf Heller und Pfennig berechnen. Die deutsche Presse enthält sich daher im Allgemeinen des Versuches einer solchen Berechnung. Kürzlich betonten die englischen Blätter, dass England für seinen Verzicht auf den strategischen Standpunkt, den es auf Samoa hätte einnehmen können, eben in der Südsee einen Entgelt erhalten müsste. Diesen Entgelt findet es hauptsächlich darin, dass Deutschland seine Rechte in den bisher unabhängigen Tonga-Inseln preisgibt. Für Deutschland war das Opfer nicht gross. Durch einen im Jahre 1876 abgeschlossenen Vertrag hatte Deutschland das Recht erworben, auf den Tonga-Inseln eine Kohlenstation zu errichten, dies hatte es jedoch unterlassen. Auf diesen Inseln, die auf dem Wege zwischen Australien und den Samoa-Inseln liegen, überwiegen die britischen Interessen die deutschen: der britische Gesammthandel belief sich im Jahre 1897 auf 104.000 £, der deutsche auf 39.000 £; der britische Schiffsverkehr ergab einen Tonnengehalt von 70.000, der deutsche nur 2300. England hatte bereits Vorkehrungen getroffen, um sich gegebenenfalls der unter einem unabhängigen König stehenden Inseln zu bemächtigen.

Durch Vertrag hatten Deutschland und England sich verständigt, dass keine der beiden Mächte ohne die Zustimmung der anderen von dem (1000 km^2 grossen) Archipel Besitz ergreifen dürfte. Im Frühjahre dieses Jahres wurde bekannt, dass der deutsche Vertreter auf Samoa von dem König von Tonga die Auszahlung von 100.000 $ verlangt hatte, welche die Tongaleute deutschen Geschäftsleuten schuldeten. Als indess die Zahlung verweigert wurde, drohte der Beamte mit dem Erscheinen eines deutschen Kriegsschiffes, worauf das britische Kriegsschiff „Tauranga" den Betrag überbrachte und die Schadloshaltung der deutschen Kaufleute ermöglichte. Dadurch sicherte England sich Rechte, die es in Folge des Vertrages vielleicht sofort geltend machen wird.

Einen zweiten Vergleichspunkt bildet für England die Abtretung der beiden Salomonsinseln Choiseul und Santa Isabel. Nach der Menge wäre Deutschland bei diesem Theile des Geschäftes im Nachtheil, da es sich um ein Gebiet von über 12.000 km^2 handelt. Die dem Deutschen Reich verbleibende Hauptinsel Bougainville mit der vorgelagerten Bukainsel misst etwa 10.000 km^2. Choiseul und Isabel sind indess von der Deutschen Neuguinea-Compagnie, an deren Stelle in diesem Jahre bekanntlich die unmittelbare Verwaltung durch das Reich getreten ist, nicht erschlossen worden und konnten es auch kaum werden, einmal wegen der von der Westküste beider Inseln weit hinausragenden Korallenriffe, dann weil sie wenig bewohnt sind — erst am Südende von Isabel in der von hohen Bergketten umgebenen Tausendschiffbai findet sich bei dem Kakaduhafen wieder eine stärkere Bevölkerung — die Einwohner überdies stets in Krieg und Fehde liegen. Der Handel mit diesen Inseln ist noch gleich Null. Für die Engländer bedeutet die Erwerbung der genannten Eilande und deren Nebeninseln eine Abrundung ihres Besitzes in dem Salomonarchipel. Bougainville und Buka sind schon wichtiger, weil hier, namentlich in der Bougainvillestrasse, einige Handelsstationen vorhanden sind, auf Buka der Carolahafen werthvoll ist, und auf beiden Inseln die Möglichkeit zur Anlage von Pflanzungen gegeben ist, besonders an der Ostküste von Bougainville.

Die Theilung der neutralen Zone Togos darf nicht ausschliesslich als eine Gegenleistung des Deutschen Reiches für den Verzicht Englands auf Samoa aufgefasst werden. Die Grenzlinie wird allerdings so gezogen werden, dass der grösste Theil des streitigen Gebietes, etwa drei Fünftel, England zufallen wird, und zwar mit den Landschaften, in denen Salaga und weiter nördlich Gambaga liegen. Daher werden einzelne Colonialfreunde hier mit ihrer Kritik des Vertrages einsetzen. Bereits werden Stimmen des Bedauerns darüber laut, dass Deutschland Salaga nicht erhalten hat. Es ist indess nicht unbekannt, dass diese früher stark bevölkerte, für den Handelsverkehr mit dem Binnenlande so wichtige Stadt seit einigen Jahren in Folge von Kriegen mit den Mohammedanern des Hinterlandes in einen Trümmerhaufen verwandelt und dass der Handelsverkehr von dort abgelenkt worden ist. Was die im äussersten Norden, ganz von französischem Gebiet eingeschlossene Landschaft Gambaga betrifft, die Deutschland erst im Jahre 1897 durch den Vertrag mit Frankreich erworben hat, so schwebte sie gleichsam in der Luft über der neutralen Zone. Deutschland erwarb endgiltig den wichtigen Ort Yendi und kann in Folge der Abrundung seines Besitzes, wenn für die Herstellung einer guten Verbindung zwischen der Küste über Bismarckburg und Yendi nach dem äussersten Posten in Sansanne-Mangu gesorgt wird, wohl hoffen, dass der Verkehr zwischen dem sudanischen Binnenlande und der Küste zum grössten Theil auf deutschen Gebiete stattfinden wird, namentlich wenn die geplante Landungsbrücke bei Lome den Mangel an einem Seehafen ergänzen wird.

DIE TRANSAFRIKANISCHE TELEGRAPHENLINIE CAPSTADT—CAIRO.

Ueber dieses grossartige Unternehmen liegen amtliche Nachrichten bis zum Beginne des laufenden Jahres vor, aus denen zu entnehmen ist, dass Bau und Betrieb sich in erfreulichem Fortgange befinden. Die Oberleitung des Baues der Linie ist in die Hände des Verwaltungschefs in Salisbury (Rhodesia) übergegangen. Die Hauptlinie ist im Laufe des Jahres 1898 bis nach Karonga in Rhodesia am Nordende des Njassasees vorgerückt. Der neue Weg von Umtali an der Grenze von Rhodesia und Portugiesisch-Ostafrika nach Tete am Zambesi hat sich für die Anlage der Telegraphenlinie als sehr geeignet erwiesen. Letztere durchschneidet das portugiesische Colonialgebiet so ziemlich an seiner schmalsten Stelle, um sodann wieder auf das Gebiet von Rhodesia, das sich in einem Zipfel vom Südende des Njassasees bis gegen den Zambesi hin keilförmig in das portugiesische Ostafrika hinein erstreckt, überzutreten. Die Telegraphenlinie läuft hier von Chiromo am Shirefluss über Chikwawa, Blantyre, Zomba, Fort Johnston an das Südende des Njassasees, um von dort an dessen Westufer über Kota Kota und Nkaia Bay den augenblicklichen Endpunkt Karonga zu erreichen. Von Karonga soll die Linie der Greuze zwischen Rhodesia und Deutsch-Ostafrika entlang nach Abercorn am Südende des Tanganjikasees weitergebaut werden. Diese 340 *km* lange Strecke war im verflossenen Frühjahre bereits nahezu ausgebaut. Es ist also jetzt der Zeitpunkt gekommen, die Bauarbeiten, den zwischen der deutschen Reichsregierung und Cecil Rhodes getroffenen Vereinbarungen gemäss, in das Gebiet von Deutsch-Ostafrika auszudehnen, wo

die Telegraphenlinie bekanntlich dem Ostufer des Tanganjikasees entlang und dann unmittelbar längs der Westgrenze der deutschen Colonie gegen den Congostaat geführt werden soll bis zur Erreichung von Britisch-Ostafrika. An den obengenannten Orten Chiromo, Chikwawa, Blantyre, Zomba, Fort Johnston, Kota Kota, Nkata Bay und Karonga, ferner in Inyanga, Liwandi und Ruenya hat die transafrikanische Telegraphengesellschaft im Jahre 1898 Telegraphenstationen eingerichtet. Seit dem 19. April 1898 ist der telegraphische Verkehr zwischen der Capstadt und den obigen, tief im Innern Afrikas gelegenen Orten nach und nach eröffnet und bisher ohne Störung aufrecht erhalten worden. Es ist auch der Anschluss der Transafrikalinie an das Staatstelegraphennetz in Portugiesisch Ostafrika hergestellt, dessen Stationen im Laufe des Jahres 1898 seitens der rührigen portugiesischen Colonialregierung um 22 — darunter z. B. Tete am Zambesi — vermehrt worden sind. Die Gebühr für ein gewöhnliches Telegramm von 10 Worten von Capstadt nach dem 4262 *km* entfernten Karonga (der äussersten zur Zeit erreichbaren Station der Transafrikalinie) beträgt 6 sh., wovon die Capcolonie 1 sh., den Rest von 5 sh. dagegen die Transafrikagesellschaft bezieht.

In Bezug auf die muthmassliche Vollendung der ganzen Linie und Herstellung der telegraphischen Verbindung der Capstadt mit Cairo oder Alexandria hat die Telegraphenverwaltung der Capcolonie folgende Berechnungen aufgestellt, die auf den Erfahrungen beruhen, die man seinerzeit bei Erbauung der Telegraphenlinie von Adelaide nach Port Darwin gemacht hat. Diese grosse Linie, die unter dem Namen Australian Trans-Continentalline bekannt ist, durchschneidet das australische Festland von Norden nach Süden und vermittelt die Hauptmasse des überseeischen Telegrammverkehres mit Australien. Ihre Länge beträgt 3175 *km*. Der Bau begann im October 1870 und wurde im August 1872 beendet; hat also noch nicht volle zwei Jahre in Anspruch genommen. Dabei musste er unter den ungünstigsten Verhältnissen ausgeführt werden. Die Linie läuft nämlich durch eine bis dahin fast völlig unerforschte Gegend mit einer dünnen Bevölkerung. Fast nirgends war offenes Wasser vorhanden, so dass die mit der Auskundung und Erbauung der Linie betrauten Colonnen in bestimmten Abschnitten Brunnen graben mussten, um den Wasserbedarf zu decken. Die Schwierigkeiten der Beförderung des Baumaterials waren ungeheuer. Noch heute können die im Innern des Landes gelegenen sechs Telegraphenstationen nur einmal im Jahre mit Hilfe einer Büffel- oder Kameelkarawane mit Mundvorräthen versehen werden. Die Linie hat seit ihrer Errichtung sehr wenig Betriebsschwierigkeiten verursacht und trotz fortwährender Gewitterstürme und wolkenbruchartiger Regengüsse in der Monsunperiode nur selten Unterbrechung erlitten. Zieht man die rückständigen Arbeiten an der Transafrikalinie zum Vergleich heran, so ergibt sich, dass die Verhältnisse bei diesem Unternehmen weit günstiger liegen. Die unvollendete Strecke von Karonga bis nach Faschoda, wo die Transafrikalinie mit der dritten Zone der ägyptischen Staatstelegraphenlinie in Verbindung gesetzt werden soll, misst ungefähr 3105 *km*, ist also etwas kürzer als die australische Linie Adelaide—Port Darwin. Ein Stück nördlich von Karonga — die oben erwähnte 340 *km* lange Strecke Karonga—Abercorn — ist dazu schon beinahe vollendet. Die Gegend, durch welche die Linie nordwärts zu führen ist, ist reich an Wasser (Flüssen und Seen) und bietet einheimische Arbeitskräfte in Fülle dar, so dass viele Schwierigkeiten, die beim Bau der australischen Ueberlandlinie hervortreten, auf afrikanischem Boden ganz wegfallen. Auch die künftige Unterhaltung der Linie dürfte keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bieten. Die Aussichten für die Vollendung des grossen Werkes in einem Zeitraum von etwa zwei Jahren sind hiernach sehr günstig. Dass man auf Seiten der Baugesellschaft mit diesem Erfolge bereits rechnet, geht daraus hervor, dass die Gesellschaft die capländische Telegraphenverwaltung schon um ihr Gutachten über die voraussichtlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten der fertigen Gesammtlinie, über die Punkte, wo Betriebs- und Uebertragungsstationen einzurichten sein werden, und über den Personalbedarf jeder Station angegangen hat. Dieses Gutachten liegt der Gesellschaft bereits vor nebst einem Tarifentwurf und einem Plane über die Eintheilung der Gesammtlinie in eine Anzahl von Betriebsabschnitten, von denen ein jeder einem europäischen Inspector mit einem Stabe ausgebildeter Leitungsaufseher aus der Zahl der Eingeborenen zu unterstellen wäre. Der Betrieb ist folgendermaassen gedacht. Das Telegraphenamt Capstadt arbeitet jetzt mit Hilfe von zwei Uebertragungsstationen direct mit dem Telegraphenamte in Salisbury (Rhodesia) auf eine Entfernung von 2625 *km*. Dementsprechend müsste das Amt Salisbury ohne Schwierigkeit mit der Station Abercorn am Tanganjikasee — Entfernung 1971 *km* — arbeiten können. Wird diese Entfernung zusammengerechnet und von der auf 10.730 *km* veranschlagten Gesammtlänge Capstadt—Cairo in Abzug gebracht, so ergibt sich ein Rest von 6130 *km*, der, in drei Betriebsabschnitte von je 2043 *km* zerlegt, die Nothwendigkeit von fünf Uebermittlungsstationen zwischen dem Cap und Cairo begründen würde. Sobald die Linie völlig ausgebaut sein wird, wird sich ohne Zweifel die Nothwendigkeit herausstellen, einen zweiten Draht für den Localverkehr von Station zu Station zu ziehen. Diese Arbeit wird indessen in Abschnitten je nach den Bedürfnissen der verkehrsreicheren Plätze ausgeführt werden. Die Bestimmung über diesen Punkt unterliegt zur Zeit der Erwägung der Gesellschaft. Soweit das Gebiet von Deutsch-Ostafrika in Betracht kommt, ist die transafrikanische Telegraphengesellschaft nach ihrem Abkommen mit der Reichsregierung verpflichtet, ausser den für ihre Zwecke erforderlichen Drähten für den Durchgangsverkehr einen weiteren Draht zwischen den beiden der deutschen Grenze am nächsten gelegenen Stationen von Rhodesia einerseits (hier wird wohl Station Abercorn in Frage kommen) und Britisch-Ostafrika andererseits auf ihre Kosten anzubringen. Dieser Draht wird Eigenthum der deutschen Regierung und ist für den telegraphischen Verkehr von Deutsch-Ostafrika bestimmt.

DER KAISERLICHE GEFANGENE IN CHINA.

Einer Pekinger Correspondenz der Münchener „Allg. Ztg." entnehmen wir folgende für die gegenwärtigen Regierungsverhältnisse in China bezeichnenden Mittheilungen: Am 21. September war gerade ein Jahr vergangen, seit dem Herrscher des Reiches der Mitte durch seine Tante und Adoptivmutter, die Kaiserin-Witwe Tsu hsi, die Zügel der Regierung aus den schwachen Händen entwunden wurden und damit die von ihm inaugurirten Reformen ein jähes Ende fanden. Wären die Beziehungen Chinas zum Auslande noch jetzt so lose wie etwa in den Sechzigerjahren, so würde unzweifelhaft diesem Staatsstreich in kurzer Zeit ein gewaltsamer Tod des zum Schattenkaiser degradirten Kuanghsü gefolgt sein. Die Besorgniss vor einem Einschreiten oder auch nur vor der abfälligen Kritik der fremden Mächte hat wohl allein die Machthaber gehindert, dieses in orientalischen Staaten sonst als selbstverständlicher Abschluss einer Palastrevolution geltende Mittel anzuwenden. Vielleicht glaubte auch die liebevolle Tante, dass es keiner künstlichen Nachhilfe ihrerseits bedürfen würde, um den kränklichen Neffen in ein besseres Jenseits zu befördern. Die Gesundheit dieses alle Zeichen der Decadenz tragenden Abkömmlings der robusten Mandschuhäuptlinge ist stets delicat gewesen, er ist körperlich ganz unentwickelt geblieben, misst kaum 5 Fuss und macht, obwohl er bald 30 Jahre alt wird, den Eindruck eines schwächlichen 15jährigen Knaben. Die herabhängende Unterlippe gibt ihm einen apathischen Ausdruck, der aber durch die melancholischen, klug dreinblickenden Augen gemildert wird. Wie seine Adoptivmutter hat er eine für einen Mandschu stark gekrümmte Nase. Der Arzt der französischen Gesandtschaft, der, um die von der fremden Presse aufgestellte Behauptung, dass der Sohn des Himmels ermordet worden sei, zu widerlegen, bald nach dem Staatsstreich in den Palast gerufen wurde, um

JEDNOTA
V POVZNUZENI
PRUM SLU
V CECHACH

den Kaiser zu untersuchen, gab sein Urtheil dahin ab, dass der hohe Patient höchstens noch acht Monate zu leben habe. Diese Frist ist jetzt längst abgelaufen, und obgleich Kuanghsü durchaus noch nicht wiederhergestellt und es gänzlich ausgeschlossen ist, dass er je wieder in vollen Genuss der Gesundheit kommt, hat sich sein Zustand gegen früher doch nicht wesentlich verschlechtert. Wenigstens ist dies der Eindruck, den diejenigen Europäer erhalten haben, die ihn kurze Zeit vor und bald nach dem Staatsstreich und dann wieder in diesem Sommer, bei Audienzen, aus nächster Nähe beobachten konnten.

Allerdings werden alle Opfer und sonstigen rituellen Handlungen, die dem Gebrauch nach durch den Kaiser selbst als Haupt der chinesischen Theokratie vollzogen werden sollen, durch Stellvertreter verrichtet. Doch spielen hiebei vielleicht auch andere Gründe mit, einmal Sparsamkeitsrücksichten, da bei einem durch Stellvertreter dargebrachten Opfer nicht derselbe Aufwand gemacht zu werden braucht, als wenn der Himmelssohn selbst erscheint, und dann auch die Besorgniss, Kuanghsü könne die durch Entfernung aus dem Palast gebotene Gelegenheit zu einem erneuten Fluchtversuch benützen. Bald nach seiner Vergewaltigung am 21. September v. J. hatte er versucht, aus dem Palast zu entkommen, um sich in der englischen Gesandtschaft zu verbergen. Dieser Plan wurde aber verrathen und vereitelt. Während der chinesische Gesandte in London erklärte, zwischen Tante und Neffe bestünden die herzlichsten Beziehungen, wurde der Kaiser auf einer kleinen Insel in einem der Teiche innerhalb der Palastgründe gefangen gesetzt. Die steinerne Brücke, welche diese Insel mit dem Festland verband, wurde zerstört und durch eine Planke ersetzt, die nur aufgelegt wurde, wenn dem Sohne des Himmels seine kargen Mahlzeiten durch einen Eunuchen gebracht wurden, oder wenn der rechtmässige Herrscher über 400 Millionen Menschen in einer Sänfte abgeholt wurde, um als stummer Figurant einer Sitzung des Staatsrathes beizuwohnen, in der die Edicte redigirt wurden, welche seine besten Freunde als Hochverräther brandmarkten, seine Reformerlässe für Unsinn erklärten und rückgängig machten.

Da der entthronte Herrscher sich allmälig in sein Schicksal zu ergeben schien, wurde er wieder in dem westlichen Theil des mitten in der Stadt Peking gelegenen Palastes ganz in der Nähe der von der Regentin bewohnten Räume untergebracht. Dort ist auch jetzt noch seine Wohnung. Bei dem Empfang der Gemahlinnen der in Peking residirenden fremden Vertreter durch die Kaiserin-Regentin am 13. December v. J. war Kuanghsü als stummer Zuschauer zugegen und gab von seinem etwas tiefer als der Thronsessel seiner Tante placirten Sitz aus jeder einzelnen der sieben Damen mit verlegenem Lächeln die Hand.

In diesem Jahre hat der Kaiser wiederholt ohne Beisein der Regentin fremde Gesandte in Audienz empfangen, wobei er dann kaum ein Wort sagte, während er vor dem Staatsstreich ohne Befangenheit mit einer dünnen knabenhaften Stimme zu sprechen pflegte. Es wird erzählt, dass er bei den Staatsrathssitzungen auch jetzt noch vollständig stumm ist und es aus Trotz ablehnt, irgendwie an der Erledigung der Geschäfte theilzunehmen. Dies würde darauf hindeuten, dass seine Resignation nur fingirt ist. Vor Kurzem ging das Gerücht, er habe einen neuen wieder vereitelten Fluchtversuch unternommen, indem er sich, in Decken gewickelt, durch ihm ergebene Eunuchen aus dem Palast hinaustragen lassen wollte. Auch heisst es, er habe in einem durch Vermittlung des japanischen Gesandten in Peking an den Kaiser von Japan gerichteten Brief um Befreiung und Hilfe gefleht. Wieweit diese Gerüchte auf Wahrheit beruhen, ist schwer zu sagen, doch lässt sich der Schluss daraus ziehen, dass der junge Kaiser sich keineswegs so ganz in seine Lage gefügt hat. Doch besitzt er persönlich nicht die nöthige Energie, um sich selbst daraus zu befreien; auf Befreiung durch ihm ergebene Anhänger kann er aber nicht rechnen, da diese einflusslos sind. Das körperliche Befinden des Kaisers ist derart, dass er noch jahrelang fortvegetiren, ebenso gut aber sein Tod ganz plötzlich eintreten kann.

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Im Gebiete des Mäanderflusses dauern die Erdbebenstösse wochenlang an. Die Anzahl der Opfer des Erdbebens in den Vilajets Aidin und Smyrna wird mit 10.000 angegeben; im Vilajet Smyrna sollen 80.000 Personen erwerbslos geworden sein. Zum Zwecke der Hilfeleistung beabsichtigt die Pforte, im Vilajet Smyrna den Eingangszoll auf Waaren auf ein Jahr um 3 Percent zu erhöhen, und verlangt hiezu die Zustimmung der diplomatischen Kreise. — In Basra kommen Erkrankungen und Todesfälle an Cholera vor.

Arabien. Die militärische Lage im Vilajet Jemen soll günstig sein, und die Pacification macht in Folge der administrativen Maassnahmen Fortschritte. Nach Hedschas und Jemen werden keine neuen Truppen gesandt, auch werden für diese Landestheile keine ausserordentlichen Verfügungen getroffen, da hiezu keinerlei Anlass vorliegt, indem die Gerüchte von angeblichen Unruhen daselbst keine Bestätigung fanden.

Persien. In Kaswin findet ein Aufstand statt, der gegen die dortigen Christen, hauptsächlich armenische und russische Kaufleute, gerichtet ist. Eine fanatisirte Rotte von 400 Personen, darunter Priester und Studenten, bricht in Häuser ein, plündert sie und greift die Inwohner an. Der Schah verspricht Truppen zur Bestrafung der Uebelthäter zu schicken, und der Gouverneur von Kaswin verhaftet etliche 300 Personen, denen er theils die Bastonnade geben, theils die Hände, Nasen oder Ohren abschneiden lässt. Der Aufruhr soll von der persischen Geistlichkeit angezettelt worden sein, die sich über die von den Russen hergestellte und jüngst eröffnete Strasse von Resht nach Teheran ärgert.

Afghanistan. Der Emir von Afghanistan soll wahnsinnig sein, und man ist auf einen Thronwechsel gefasst.

Birma. Sepoys der Karen-Militärpolizei rufen im birmanischen Theater im Monywa eine Unruhe hervor; zwei Tage später dringen sie wieder in das Theater ein, greifen englische Polizeiofficiere an und verwunden einen davon schwer. Nach Monywa wird ein Detachement indischer Militärpolizei geschickt.

China. In der Provinz Schantung sind neue Unruhen zu erwarten, die sich gegen die Missionäre und die christlichen Chinesen richten; die Gesellschaften vom Grossen Schwert und von der Rothen Faust rüsten sich zu neuerlichem Vorgehen. Im Hinterlande von Kiautschau kommen neue Unruhen vor; es kommt zu Gewaltthätigkeiten, bei denen sechs Chinesen erschossen werden. Der deutsche Gesandte in Peking stellt der chinesischen Regierung ein Ultimatum, womit gedroht wird, dass Deutschland, wenn China nicht sofort die nöthigen Schritte thue, um Ruhe und Ordnung wieder herzustellen und aufrecht zu erhalten, selbst eingreifen und mit Gewalt dafür Sorge tragen werde, dass den deutschen Unternehmungen Schutz zu gedeihlicher Entwicklung zutheil werde. — Der Bau der Schantung-Eisenbahn (des Unternehmens der in Berlin errichteten deutschen Schantung-Eisenbahngesellschaft), der zunächst die Strecke vom deutschen Hafen Tsingtau bis zu der chinesischen Provinzialhauptstadt Tsinanfu, beiläufig 400 *km*, umfassen wird, ist bereits sowohl von Tsingtau als von der chinesischen Kreisstadt Kiautschau aus rüstig in Angriff genommen. — In Dschenhuaihsien in der Provinz Kweitschau bricht ein Aufstand aus, und es wird der Mandarin ermordet; die Lage wird für ernst angesehen. — Die chinesische Regierung beschliesst die Errichtung einer neuen Truppenmacht von 12.000 Mann, die bei Juetschau (Lientschau?) aufgestellt werden soll, sobald die jetzt betriebenen Unterhandlungen mit den Franzosen über Kwangtschauwan, das französische Pachtgebiet auf der Halbinsel Leitschau, abgeschlossen sind.

Korea. Russland beabsichtigt, die Insel Korgoda in der Meerenge von Korea als Flottenstützpunkt zwischen Wladiwostok und Port Arthur zu besetzen.

Japan. In einem Theile von Mittel- und Ostjapan wüthet ein Teifun und richtet an der Ernte und sonstigem Eigenthum grossen Schaden an; in der Nähe von Utsunomiya weht der Sturm einen Eisenbahnzug von der Brücke in den Fluss, wobei fünfzig Personen getödtet werden.

Borneo. In Kindanga (Süd-Borneo) bricht eine Meuterei aus; zwei holländische Staatsbeamte werden getödtet, zahlreiche Rebellen werden getödtet, verwundet oder gefangen. Die Ruhe ist wieder hergestellt.

Philippinen. Zwischen Bacoor und Imus, südlich von Manila, finden Kämpfe statt, die vorerst mit der Vertreibung der Eingeborenen vom Imusflusse enden; doch sammeln sich die Philippiner wieder hart an der Bucht

von Cavite und dem Flusse, die Kämpfe werden wieder aufgenommen, und die Amerikaner säubern ein Gebiet von 10 *km* Länge und 3 *km* Breite bis nach San Francisco de Malabon herunter. Die Eingeborenen leisten der Colonne des Generals Schwan hartnäckigen Widerstand, besonders bei Cavite viejo und Noveleta. Um San Francisco, wo 5000 Feinde stehen sollen, wird eine wirkliche Schlacht erwartet, doch ziehen sich die Philippiner schon vorher zurück. Nach einem Vorstoss in der Richtung auf Perez das Marinas kehrt General Schwan um und überlässt das ganze Gebiet wieder dem Gegner. Nur die Linie Imus—Bacoor bleibt wie vor in den Händen der Amerikaner. Im Norden finden Gefechte östlich und westlich von Bacolor statt, und General Young besetzt Aragat am Rio Grande de la Pampanga, 20 *km* nordöstlich von Bacolor. Die amerikanische Regierung beschliesst, ein Geschwader nach Manila zu entsenden und den Feldzug auf den Philippinen in energischer Weise führen zu lassen. Man plant eine Theilung der Philippinen-Armee in vier Departements, von welchen drei für die Insel Luzon bestimmt wären und das vierte die Inseln Panay, Cebu, Negros u. s. w. umfassen sollte.

Ceram. Ein Erdbeben zerstört vollständig die Stadt Amahai an der Südküste der Insel Ceram, wobei 4000 Menschen getödtet und 500 verletzt werden. Die dortige Garnison und die Civilbehörden nehmen keinen Schaden.

Afrika.

Marokko. An der marokkanischen Grenze findet zwischen regulären Truppen des Sultans und einem Rebellenstamm ein Kampf statt. Auf Befehl des Sultans war eine militärische Abtheilung zu dem Stamm geschickt, um politische Agitatoren, die dort Zuflucht gesucht hatten, festzunehmen. Der Stamm empfing die Truppe mit einem Kugelregen und schlug die Soldaten in die Flucht; von diesen wurden mehrere getödtet und verwundet. Einer der gesuchten Unruhestifter wurde festgenommen und misshandelt, und in Folge eines Versehens wurde dem Sohne des Scheichs von den Soldaten der Kopf abgeschlagen. — Demnächst wird in Marokko eine deutsche Postanstalt eröffnet werden, deren Hauptbureau sich in Tanger befinden wird.

Aegypten. Die Pest in Alexandrien wird als erloschen betrachtet, nachdem dort im Monat September nur drei Pestfälle vorgekommen sind und seit 1. October kein neuer Pestfall mehr zu verzeichnen ist.

Aegyptischer Sudan. Lord Kitchener gibt die Absicht auf, den Khalifa zu bekämpfen, der mit seinen auf über 10.000 Mann angewachsenen Anhängern auf dem Dschebel Gedir verweilte und bereits kurze Vorstösse in dem ihm im Vorjahre abgenommenen Gebiete unternommen hat, da der Khalifa sich in das Innere von Darfur zurückzieht. Wegen des Transvaal-Krieges wird vorderhand keine weitere Expedition gegen den Khalifa, sondern nur ein Recognoscirungszug nach Dschebel Gedir unternommen.

Französischer Sudan. Die Mittheilung, dass Oberstlieutenant Klobb und Lieutenant Meunier der Insubordination der Hauptleute Voulet und Chanoine zum Opfer gefallen sind, ist dahin richtigzustellen, dass nur Klobb gefallen ist, Meunier aber seinen Verletzungen nicht erlegen ist und sich auf dem Wege der Genesung befindet. Voulet und Chanoine sind von ihren eigenen Leuten erschossen worden, und ist der Hergang folgender: Nachdem Klobb gefallen war, stellte Voulet seinen Leuten frei, ihn zu verlassen, und mit den ihm Bleibenden wollte er im Innern des Sudan einen unabhängigen Staat gründen. Chanoine schloss sich Voulet an, und Beide rückten mit ihren Senegalschützen nach dem Dorfe Mayhri weiter. Indessen hatten sich die Lieutenants Pallier und Toalland nach dem Dorfe Nafouta begeben, wo Meunier in ärztlicher Behandlung lag. Dorthin entwischten nun auch die beiden Sergeanten, die Voulet bei sich zurückbehalten hatte, und bald darauf revoltirten auch Voulet's Scharfschützen und nahmen, da sie Mayhri verliessen, auch die Kanone mit. In einiger Entfernung feuerten sie auf Mayhri und tödteten sie Chanoine, der gegen sie vorrückte; hierauf zogen sie sich mit den beiden Sergeanten wieder nach Mayhri zurück. Voulet ergriff die Flucht, doch als er am folgenden Tage nach Mayhri zurückkehren wollte, wurde er von einer Schildwache erschossen. Sämmtliche Scharfschützen zogen nun nach Nafouta, um sich mit Pallier und Toalland zu vereinigen. Lieutenant Pallier übernahm das Commando, um die Expedition mit der Mission Foureau-Lamy zu vereinigen und sich selbst unter den Befehl des Majors Lamy zu stellen. Die Expedition besetzte die Ortschaft Zinder und schlug den Häuptling in die Flucht, der den Forschungsreisenden Cazemajou ermordet hatte. Die Ueberbleibsel der Expedition Cazemajou wurden aufgefunden. Wegen der zweifelhaften Haltung der Eingeborenen ging Pallier nicht weiter gegen Osten vor. Er verliess Zinder, liess dort Toalland mit 200 Mann und Meunier zurück und näherte sich der Sudan- und Dahome-Telegraphenlinie, um dem Colonialminister die geforderten Nachrichten zu übersenden. — Die Expedition Foureau-Lamy ist thatsächlich bei guter Gesundheit am Tschadsee eingetroffen. — Der französische Forscher Behagle wird vom Sultan Rabbeh am Tschadsee gefangen genommen und als Geisel zurückgehalten. Behagle, der im Auftrage mehrerer französischer Handelsfirmen Centralafrika dem Handel erschliessen sollte, war so unvorsichtig, ohne bewaffnete Begleitung zu reisen. — Ein Decret über die Reorganisirung der Regierung des französischen Gebietes von Westafrika bestimmt, dass die gegenwärtig zu Sudan gehörigen Gebiete fernerhin nicht mehr eine autonome Colonie bilden, sondern dem Senegalgebiete, der Elfenbeinküste, Dahome und Guinea angeschlossen werden sollen.

Britisch-Somaliland. Der Mullah Muhammed ibn Abdallah, der sich für den Mahdi ausgibt und als heilige Person bei den Muslimen grosses Ansehen geniesst, stiftet mit Hilfe seiner fanatischen Krieger in der Gegend von Berbera Unruhen an, und seine Leute rauben die Gegend aus. An der Küste von Berbera werden englische Truppen gelandet, um die Ruhe wieder herzustellen, und bei einem Zusammenstoss mit den Anhängern des Mullah in der Nähe von Berbera wird eine grössere Anzahl von Eingeborenen getödtet.

Kamerun. Hauptmann v. Kamptz ist mit der Schutztruppe auf einer Expedition in Adamaua zum zweitenmale in Tibati einmarschirt und hat den dortigen einheimischen Gewalthaber gefangen genommen. — Aufständische Balineger unternehmen Raubzüge gegen die Niederlassungen Kribi und Batanga und zerstören die Missionsstationen und die kleinen Zweigfactoreien. Das Gefecht, das der commissarische Bezirkshauptmann v. Malsen auszuhalten hat, dauert vier Tage; der Feind hat 80 Todte, von den Weissen sind nur zwei, darunter auch Malsen, verwundet. Vorläufig ist die Ruhe wieder hergestellt. — Die deutsche Expedition unter dem Lieutenant v. Queis, dem bisherigen Leiter der Station Rio-del-Rey, wird bei dem Dorfe Ndebidschi, da Herr v. Queis einen widerspenstigen Häuptling niederschiesst, der sich nicht nach der Küste escortiren und Lasten tragen will, bei der Uebersetzung eines Flusses von den Eingeborenen von hinten her angegriffen, und es kommt zu einem Kampfe, in welchem fast sämmtliche Mitglieder der Expedition niedergemacht werden. Nach diesem Siege greifen die Eingeborenen eine benachbarte englische Factorei an und plündern sie. Lieutenant v. Queis und der ihn begleitende Herr Lohmeyer sollen sich am Leben befinden.

Congostaat. Ueber den Zusammenstoss der Congotruppen unter Baron Dhanis mit aufrührerischen Eingeborenen in Sungula wird gemeldet, dass zwischen der 500 Mann starken Colonne Dhanis und 1200 Eingeborenen ein heftiger Kampf stattfand, bei welchem diese

300 Todte und noch mehr Verwundete hatten. Nachdem Dhanis die Aufständischen aus Kambambara vertrieben hatte, zogen sich diese nach der Nordspitze des Tanganjikasees zurück, und Dhanis glaubt, dass sie sich auf deutsches Gebiet geflüchtet haben und sich dort unterwerfen werden.

Südafrikanische Republik. Transvaal sendet an England ein Ultimatum, worin es die Zurückziehung der englischen Truppen von der Grenze Transvaals innerhalb 48 Stunden verlangt. Die Buren besetzen Laingsnek und rücken in Natal ein. Der Krieg beginnt. Kaffern plündern die Geschäftsplätze und Häuser im östlichen Theile des Randgebietes; sie werden von einer Polizeiabtheilung zerstreut. Bürger des Oranje-Freistaates belegen in Harrismith (Oranje-Freistaat) einen Eisenbahnzug mit Beschlag, der der Regierung von Natal gehört. Die Buren besetzen Newcastle, greifen Mafeking an, und nehmen mehrere Dörfer, darunter Lobatsi; sie werden mit Verlusten vor Mafeking zurückgeschlagen. Die Buren greifen das Lager von Glencoe an, doch wird ihre Position von den Engländern genommen. Sie besetzen Vryburg. Nach einem heftigen Kampfe wird Elandslaagte von den Engländern eingenommen. Die Buren nehmen Klipdam, nordwestlich von Kimberley. Die Engländer müssen sich nach einem heftigen Gefechte bei Elandslaagte gegen das Centrum der Linie Ladysmith zurückziehen. General Yule zieht sich auch von Glencoe zurück, und dieses wird von den Buren abgeschnitten und völlig eingeschlossen. Vor Kimberley finden Kämpfe statt, und Mafeking wird beschossen. In Rhodesdrift kommt es zu einem Scharmützel, wobei beide Theile Verluste erleiden. Die gesammte englische Streitmacht wird auf Ladysmith zurückgeworfen. Die Buren beschiessen Ladysmith, und die Engländer erleiden eine empfindliche Niederlage. 2000 Mann der Division White fallen den Buren in die Hände.

Betschuanaland. Eine starke Burenabtheilung bedroht den Häuptling der Bamangwatos im Betschuanaland; der Bakathiastamm bleibt loyal. — Im ganzen Betschuanalande und in West-Griqualand herrscht in Folge des Ausbleibens der Zufuhr grosser Mangel an Lebensmitteln; man erwartet eine Hungersnoth. — Die Regierung von Transvaal erlässt eine Proclamation des Inhaltes, dass sie das Griqualand und das Betschuanaland annectire. Der Commandant von Kimberley erlässt eine Gegenproclamation, worin er erklärt, dass die Proclamation der Buren keine Kraft habe. Ebenso wird eine vom Oranje-Freistaate erlassene Proclamation, in welcher ein Theil der Capcolonie als Gebiet des Freistaates erklärt wird, vom Gouverneur Milner als nichtig bezeichnet.

Australien.

Samoa. Die Lage auf Samoa ist bedenklich, und es wird der Ausbruch neuer Unruhen befürchtet. Auch die Lage der drei Consuln, die als provisorische Regierung zurückgelassen wurden, ist schwierig; unter ihnen soll Spannung herrschen. Dreizehn Häuptlinge der Mataafa-Partei geben vor, die Regierung von Samoa zu bilden, und erlassen eine Proclamation, betreffend die Entrichtung einer Kopfsteuer von einem Dollar. Dagegen erlässt Solf ohne Zustimmung der Consuln eine Proclamation, in welcher er die Zahlung einer Kopfsteuer anordnet. Die Anhänger Mataafa's rufen Unruhen hervor und beginnen nur aus Scheu vor den Kriegsschiffen nicht den Kampf. Die Eingeborenen beider Parteien sind gut bewaffnet, da die Consuln ihnen Flinten und Revolver zu behalten gestattet haben.

MISCELLEN.

Das englische Eisenbahnproject Alexandrien—Shanghai. Die russische amtliche „Handels- und Industrie-Zeitung" beschäftigt sich in ihrer Nr. 192 eingehend mit dem im Septemberhefte der „Nineteenht Century" abgedruckten Project von C. A. Moreing, seitens Englands eine Eisenbahn zu bauen, die von Alexandrien bis China, durch Mesopotamien, längs des persischen Meerbusens, durch Indien und Birma, mit Fortsetzung auf chinesischem Gebiete bis Shanghai führt. Die Gesammtlänge dieser Linie würde etwa 6670 englische Meilen betragen, wovon ungefähr 2000 Meilen bereits gebaut sind.

Das russische amtliche Blatt führt aus: „Der englische Verfasser wirft die Frage auf: Welche Antwort muss England auf die letzten politischen Eroberungen Russlands geben, die dasselbe mit der Erbauung der sibirischen Bahn gemacht hat? Und er beantwortet die Frage damit, dass er sagt: England müsse denselben Weg gehen und mit denselben Waffen kämpfen. Der Weg und die Waffen sind vorstehend schon bezeichnet durch die projectirte Bahn, die nach Meinung des englischen Verfassers die wirthschaftliche und politische Bedeutung der grossen sibirischen Eisenbahn aufheben müsse."

Die „Handels- und Industrie-Zeitung" weist im weiteren Verlaufe der Besprechung des Projectes darauf hin, dass durch dasselbe mehrere fremde Staaten berührt werden, nämlich Egypten auf 250 Meilen, die Türkei auf 1000 Meilen, Persien auf 700 Meilen und China auf 1600 Meilen. Wenngleich der englische Verfasser diesem Umstande keinerlei nennenswerthe Bedeutung beimisst und die Ansicht vertritt, dass etwaige grundsätzliche Bedenken leicht beseitigt werden könnten, glaubt das russische Blatt doch auch schon hierin eine Schwierigkeit zu sehen, die sich einem derartigen, grossartigen Eisenbahnbau entgegenstellen würde. „Ein weiteres, noch viel wichtigeres Bedenken," fährt die „Handels- und Industrie-Zeitung" fort, „das gegen den Plan spricht, scheint den Verfasser auch nicht aufzuregen. Es fragt sich nämlich, wie wohl die Durchführung des Planes auf die Interessen der britischen Handelsflotte rückwirken würde? Durch die geplante Bahn werden die Entfernungen zwischen Europa und den chinesischen Hafenplätzen in so bedeutendem Maasse abgekürzt, dass die Dampferlinien, aus denen England gegenwärtig so überaus ansehnliche Vortheile zieht, in ganz erheblichem Maasse an Bedeutung einbüssen würden. Ausserdem aber ist an den bestehenden überseeischen Verkehrsrouten keineswegs allein England betheiligt, denn der Wettbewerb Deutschlands mit ihm tritt immer stärker hervor. Es ist klar, dass Deutschland, ganz abgesehen von sehr vielen anderen Gründen, schon aus dem oben erwähnten Grunde nicht gleichmüthig sich zu etwaigen Eisenbahnbauten in der Türkei, Persien und China durch die Engländer verhalten kann." Interessant sind die Erwägungen, durch welche der englische Verfasser die Befürchtungen für einen gedeihlichen Fortbestand der englischen Handelsflotte zu beseitigen sucht, falls das von ihm befürwortete Project zur Ausführung kommen sollte: er sagt, „dass dem gedeihlichen Fortbestande unter allen Umständen dieselbe grosse Gefahr auch schon von der sibirischen Bahn droht!" Nach einer Auseinandersetzung über die Dauer der Reise über Sibirien und durch den Suezcanal und unter dem Zugeständnisse, dass der englische Verfasser den Einfluss der sibirischen Bahn nicht überschätzt, findet das russische Blatt es nicht begreiflich, warum England zu der einen Gefahrquelle für den gedeihlichen Fortbestand seiner Handelsflotte sich selbst noch eine zweite schaffen will.

„Bei einer ruhigeren Prüfung der Frage," meint das Blatt zum Schlusse, „würde man sich überzeugen, dass die Gefahr, die der britischen Handelsflotte nach Voll-

endung der grossen sibirischen Bahn droht, nicht so gross ist, als es sich der Verfasser vorstellt; aller Wahrscheinlichkeit nach wird sich der Einflussbereich des neuen Verkehrsweges im Post- und Personenverkehre kaum südlicher als bis nach Shanghai erstrecken. Die Erwägungen des Blattes sind viel mehr von politischer Leidenschaftlichkeit erfüllt, als von dem Bestreben, die wahren Aufgaben der britischen Politik im Osten klarzustellen. Schon mit der Fragestellung begeht der Verfasser — vielleicht mit vollem Bewusstsein — einen Irrthum. England braucht gar nicht auf Russlands Erfolge zu reagiren, weil unsere letzten Schritte im fernen Osten sich einzig als die vollkommen berechtigte Wiederherstellung allzu lange vernachlässigter Interessen darstellen. Ausserdem hatten alle dahin zielenden Maassnahmen nur Culturaufgaben im Auge, welche den berechtigten Interessen anderer Mächte im Stillen Ocean keinen Abbruch thun können. Zu meinen, wie es einige englische Politiker thun, es sei mit diesen Schritten auf irgend jemandes ‚erworbene' Rechte abgesehen, wäre offenbar politische Kurzsichtigkeit. Wir glauben jedoch, dass die öffentliche Meinung Englands nüchtern und besonnen bleiben wird, und dass man sie kaum durch Projecte erschüttern kann, die politischen Leidenschaften ihren Ursprung verdanken."

Zu diesen Auslassungen des russischen amtlichen Organes macht die „Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen" folgende Bemerkungen: Das ist die Antwort, die die amtliche „Handels- und Industrie-Zeitung" auf das Bekanntwerden des englischen Projectes ertheilt! Man muss sagen, die Russen leiden offenbar an Beklemmungen, und dass aus den Zeilen sehr wenig vertrauensvolles und zuversichtliches Selbstbewusstsein, wohl aber die Befürchtung, überflügelt zu werden, spricht; dies bewirkt die Vertheidigung, ja sogar die Herabminderung der Bedeutung des eigenen grossen Werkes und die eigenartig wirkende Besorgniss, die Engländer könnten ihrer eigenen Handelsflotte durch den geplanten Eisenbahnbau schaden.

Wenn sonst nichts hindernd in den Weg tritt, so kann man wohl nicht mit Unrecht annehmen, dass diese freundschaftlichen Auslassungen über eventuelle, für England schädliche Folgen des Unternehmens auf ökonomischem Gebiete die Engländer kaum von der Ausführung des Unternehmens zurückzuhalten geeignet sein werden. Sehr viel wahrscheinlicher ist es aber, dass andere, schwerwiegendere politische Hindernisse sich entgegenstellen werden. Daher hätten die Russen mit ihren Befürchtungen noch etwas geheimnissvoller umgehen können.

Die neue Landstrasse von Rescht nach Teheran. Zwischen das Kaspische Meer und Teheran legt sich gewissermaassen als Mauer das Elbrusgebirge, dessen schwer gangbare Pässe den Handel zwischen der persischen Hauptstadt und dem Kaspischen Meere zu weiten Umwegen zwangen. Russland rang vor einigen Jahren im Bestreben, der russischen Industrie die Pfade im Perserreiche zu ebnen, der persischen Regierung auf diplomatischem Wege die Genehmigung zum Bau einer Landstrasse über das Elbrusgebirge ab. Der Bau begann vor drei Jahren und ist bis jetzt von Rescht am Kaspischen Meere bis Teheran vollendet. Die 350 *km* lange Strecke hatte, wie wir in der „Geographischen Zeitschrift" lesen, grosse technische Schwierigkeiten zu überwinden, ausserdem forderte die Malaria unter den Arbeitern an die 300 Opfer. Da die persische Regierung der Strasse nicht ohne Grund grosses Misstrauen entgegenbrachte, so musste Russland besonderes Entgegenkommen zeigen, obwohl es die Strasse auf seine Kosten anlegte. Den russischen Beamten ist daher nur das Recht der Aufsicht über den Zustand der Strasse und der an ihr entlang führenden Telegraphenlinie eingeräumt, während die Verwaltung völlig in den Händen der persischen Regierung ruht, die auf der ganzen Strecke neun Schlagbäume errichtet und von jedem Passanten einen sehr hohen Zoll erhebt, Das Misstrauen der persischen Regierung ist erklärlich, denn die neue Strasse ist nicht nur ein commercielles, sondern ein ebenso wichtiges strategisches Einfallsthor von Russland in das persische Reich. Der Verkehr über das Kaspische Meer geht auf Dampfern nach Enseli Pirbazar, dem bei Rescht liegenden Landungsplatze. Wie verlautet, wird die russische Regierung die Strasse weiter bis Ispahan bauen.

Grosse Feuersbrünste in Japan. Von einem schweren Geschicke wurden am 12. August die beiden Städte Toyama in der Provinz Etchu und Yokohama betroffen. Ein des Morgens um 1 1/2 Uhr ausgebrochenes Feuer, das bis 10 Uhr Vormittags währte, legte fast die Hälfte von Toyama in Schutt und Asche. Von den 16.000 Häusern fielen 6000 den Flammen zum Opfer. — In Yokohama nahm ein Brand, der um 9 Uhr Abends zum Ausbruch kam, einen ähnlichen Umfang an. 17 Strassen wurden in Trümmerhaufen verwandelt, 3207 Häuser brannten vollständig und 46 theilweise nieder, und das in einem Zeitraume von nur 5 1/2 Stunden. Man zählte 12 Todte und 7 Verwundete. Yokohama hatte insgesammt 30.474 Häuser mit 179.502 Einwohnern. Das Fremdenviertel hat keinen Schaden genommen. Die grosse Ausdehnung des Brandherdes und die rasende Geschwindigkeit, womit das Feuer um sich griff und dadurch in der kurzen Zeit solch unbeschreibliche Verheerungen anrichten konnte, ist hauptsächlich der grossen Trockenheit und dem herrschenden Winde zuzuschreiben.

Russisches Postwesen in China. Russland besitzt, wie die „Times" mittheilt, zur Zeit in China in 60 Städten Postämter. Es hat die Controle über den Postweg, der von Kjachta (südlich vom Kaikal-See, an der Grenze der Mongolei) über Urga, Saïr-Ussu durch die Mongolei, dann über Kalgan und Peking nach Tientsin führt. Auf dieser Postroute werden Briefe von Kjachta nach Tientsin und umgekehrt viermal im Monat befördert; einmal im Monat verkehrt zwischen den beiden Plätzen eine Packetpost. Dieser Postweg wird nicht nur von Russland, sondern auch von anderen europäischen Ländern für briefliche Correspondenz mit China vielfach benützt. Neben diesen Postanstalten auf der Route Kjachta-Tientsin besitzt Russland in Shanghai, Tschifu, Hangtchau und ausserdem in Tschuguschak und Kuldscha (an der Grenze der Tschungarei) selbständige Postämter. Mit der Vollendung der russischen Eisenbahn nach Ostchina wird natürlich eine Anzahl neuer Postämter eröffnet werden; auch sind selbstverständlich bei der Occupation der Kwantung-Halbinsel in Port Arthur, Talienwan und anderen Plätzen Postverbindungen geschaffen. Das Porto für Briefe nach russischen Postanstalten in China beträgt von sämmtlichen russischen Städten aus nicht mehr, als der innerrussische Tarif vorschreibt, d. h. sieben Kopeken. Das Telegraphensystem ist ausschliesslich in chinesischem Besitze und mit dem submarinen Kabel der Great Northern Telegraph Company nach Wladiwostok und darüber hinaus verbunden; auch mit dem russischen Landtelegraphennetz, das Blagowistschensk, Nowokiewsk, Sartak und Kjachta berührt, steht der chinesische Telegraph in Verbindung. Auf der Postlinie Kjachta—Tientsin ist der chinesische Telegraph auf der westlichen Seite von Kjachta und auf der östlichen Seite von Tientsin bis Kalgan fertiggestellt. Das fehlende Stück von Urga bis Kalgan (über 1000 *km*) soll angeblich noch im Laufe dieses oder Anfang nächsten Jahres dem Betriebe übergeben werden können, und damit wäre dann St. Petersburg via Kjachta in directer telegraphischer Verbindung mit Peking. Andererseits wird mit der Fertigstellung der sibirischen Bahn Russland eine eigene directe Telegraphenleitung nach Port Arthur und Talienwan haben. Die Telegraphengebühr wird dann ebenfalls nicht mehr betragen als der gewöhnliche russische inländische Tarif. Es ist als sicher anzunehmen, dass die chinesische Regierung eine besondere Postconvention mit Russland abschliessen wird, um so die Vortheile des Weltpostvereines zu geniessen. In seinen Postanstalten in Peking, Tientsin, Shanghai, Tschifu und Hangtschau wird Russland seine gewöhnlichen Inlandsfreimarken, die indessen noch die russische Bezeichnung für China tragen, verwenden, und zwar werden Postwerthzeichen von einem, zwei, drei, fünf, sieben und zehn Kopeken in Verkehr gebracht werden. Bekanntlich führen auch die anderen europäischen Länder in ihren ausländischen Postanstalten dieselben Marken wie in der Heimat.

PAPIER: PITTENER PAPIERFABRIKS-ACTIEN-GESELLSCHAFT.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER

CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

inv. č. 8054

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXV. Jahrgang. WIEN, NOVEMBER 1899. Nr. 11 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig ö. W. fl. 5.—, M. 10.—, Frs. 12.50 ohne Postversendung.
„ „ „ fl. 5.60, M. 11.20, Frs. 14.— mit „

Insertionsbedingungen:
Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite ö. W. fl. 5.—.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE

TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

JEDNOTA K POVZNESENI PRUMYSLU V CECHACH

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF, NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BOEHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltig ab 1. October 1899. **FAHRPLAN.** Giltig ab 1. October 1899.

P. Z. 20 I. II. III.	S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	E. Z. Wien-Nizza 4/c L. I. Cl.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.	E. Z. Ostende Triest L. I. Cl.			P. Z. 7 I. II. III.	E. Z. Triest-Ostende L. I. Cl.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.	P. Z. 9 I. II. III.	E. Z. Nizza-Wien 3/c L. I. Cl.	P. Z. 25 I. II. III.	S. Z. 3 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.
5 50	7 45	8 15	11 25	1 15	5 25	8 25	8 10	9 45	11 00	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	6 35	6 45	8 20	9 15	1 15	4 00	5 55	7 45	8 50	9 45
6 47	e8 15	.	.	e1 51	.	e8 56	9 36	.	.	an	**Baden**	↑	5 55	.	.	.	12 37	3 25	.	6 51	.	9 14
7 40	8 37	8 59	12 17	2 22	6 12	9 24	10 20	10 36	11 47	⋙	**Wiener-Neustadt**		5 13	5 48	7 28	8 24	12 02	2 56	5 02	6 10	7 53	8 52
9 53	10 13	10 38	1 51	4 37	8 09	11 09	12 58	12 13	1 22	⋙	**Semmering**		3 02	4 31	6 14	7 08	10 17	1 01	3 48	4 14	6 46	7 31
10 21	10 36	10 59	2 12	5 09	8 34	11 30	1 29	12 34	1 43		**Mürzzuschlag**		2 12	3 59	5 48	6 37	9 40	12 13	3 22	3 55	6 20	7 00
11 07	11 07	1 25	.	8 10	.	.	.	.	.		**Neuberg**		.	.	.	.	8 0	11 22	.		3 32	.
	11 13	.	.	6 25	9 35	.	2 51	.	.		**Kapfenberg**		12 28	.	.	.	8 33	10 21	.		.	5 57
	1 43	.	.	8 56	.	.	.	.	.		**Au-Seewiesen**		.	.	.	.	6 00	.	.		.	4 05
	11 26	11 43	2 59	6 36	9 42	12 18	3 01	1 18	2 27		**Bruck a. d. M.**		12 16	2 58	4 51	5 34	8 26	10 07	2 32		5 23	5 50
	11 45	.	3 20	8 03	10 11	.	4 10	.	.		**Leoben**		11 19	.	.	4 47	7 05	9 11	2 10		.	5 20
	2 31	.	.	.	.	.	9 50	.	.		**Eisenerz**		5 38	.	.	.	.	5 58	.		.	10 25
.	2 16	.	.	.	1 45	.	7 04	.	.		**Selzthal**		8 10	.	.	2 37	2 37	7 30	.	.	.	2 31
.	.	.	.	.	8 19	.	5 23	.	.		**Wörgl**		10 52	.	.	7 46	7 46	12 01	.	.	.	..
.	.	.	.	.	9 30	.	7 20	.	.		**Innsbruck**		8 53	.	.	6 33	6 33	10 25	.	.	.	.
	4 27	.	7 25	.	7 18	.	11 20	.	.		**Villach**		4 51	.	.	9 04	.	.	9 58		.	12 20
	11 00	.	1 20	.	2 15	.	10 27	.	.		**Venedig**		5 12	.	.	2 10	.	.	3 16		.	4 45
		12 15		8 35	11 00	1 20	4 57	2 16	3 25		**Graz**		10 03	1 53	3 49	4 31	7 00	8 07			4 20	
		1 50		10 45		.	6 58	.	.		**Spielfeld**		8 16	.	.	.		6 01			3 20	
		2 59		.		.	8 13	.	.		**Purkla** (Gleichenb.)		5 12	.	.	.		4 48			11 11	
		5 00		.		.	10 17	.	.		**Luttenberg**		3 10	.	.	.		.			8 40	
		2 14		11 27		2 36	7 41	3 26	4 35		**Marburg**		7 40	12 29	2 30	3 10		5 27			2 56	
		6 45		.		6 17	10 7	6 17	9 51		**Klagenfurt**		2 13	7 30	11 45	11 45		.			8 30	
		8 15		.		7 12	2 35	7 12	11 39		**Villach**		12 40	5 48	10 51	10 51		.			6 15	
		10 1		.		10 19	7 15	10 49	.		**Toblach**		7 10	10 0	7 38	7 38		.			.	
		5 53		.		1 42	11 14	1 42	.		**Bozen Gries**		12 45	8 38	4 21	4 21		.			.	
		7 36		.		2 59		2 59	.		**Meran**		.	6 35	3 00	3 00		.			.	
		7 39		.		3 16		3 16	.		**Trient**		10 58	7 17	3 18	3 18		.			.	
		8 26		.		4 00		4 00	.		**Mori**		9 37	6 40	2 17	2 47		.			.	
		9 50		.		5 09		5 09	.		**Arco**		8 13	.	1 07	1 07		.			.	
		10 08		.		5 26		5 26	.		**Riva**		7 36	.	12 50	12 50		.			.	
		10 23		.		.			.		**Verona**		6 50	5 00		.		.			.	
		2 39		12 20		3 05	8 28		.		**Pragerhof**		6 53	.		2 38		4 35			2 29	
		3 13		.		3 49	9 29		.		**Pettau**		5 43	.		1 56		.			1 45	
		3 44		1 54		4 12	10 03		5 54		**Cilli**		5 21	11 09		1 33		2 56			1 29	
		4 16		2 39		4 42	10 42		6 24		**Steinbrück**		4 40	10 39		1 00		2 15			12 57	
		7 48		7 21		7 24	4 20		.		**Agram**		12 54	.		9 10		9 40			7 50	
		5 33		4 36		5 53	12 43		7 35		**Laibach**		2 50	9 30		11 51		12 25			11 29	
		7 26		7 25		7 43	3 28		9 24		**St. Peter**		12 40	7 39		10 15		9 14			9 52	
		8 56		9 17		9 17	.		11 24		**Abbazia-Mattuglie**		.	5 31		8 25		5 31			8 09	
		11 10		1 00		1 00	9 40		.		**Pola**		.	2 15		6 15		2 15			5 20	
		8 34		9 42		8 57	4 51		10 35		**Nabresina**		10 51	6 36		8 50		7 14			8 32	
		9 47		11 18		10 08	6 34		2 27		**Görz**		9 25	2 55		6 57		5 25			7 10	
		8 57		6 16		2 10	11 05		.		**Venedig**		4 45	.		2 10		10 35			10 47	
		2 30		.		5 59	2 05		.		**Bologna**		2 05	.		10 35		4 50			6 30	
		6 03		.		10 47	6 34		.		**Florenz**		9 10	.		6 10		10 50			3 00	
		11 25		.		7 35	1 10		.		**Rom**		2 30	.		11 10		2 30			9 30	
		7 00		.		1 36	6 45		.		**Neapel**		8 20	.		2 55		.			11 25	
		2 25		.		7 35	6 30		.		**Mailand**		11 25	.		7 25		.			1 05	
		6 55		.		11 55	12 20		.		**Genua**		6 45	.		3 05		.			8 35	
		12 47		.		10 07	6 46		.		**Nizza**		10 02	.		4 45		.			12 20	
		9 00		10 25		9 28	5 35		10 58	an	**Triest**	ab	9 55	6 10		8 15		6 25			8 00	
				6 50	10 50	1 30	5 30		7 40	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	8 53	9 50	1 40	5 35		9 35				
				9 21	12 52	4 29	8 00		10 43	an	**Sopron** (Oedenburg)	↑	5 58	7 28	10 57	3 30		6 23				
				10 55	2 07	6 44	9 33		12 37	⋙	**Szombathely** (Steinamanger)		4 00	5 52	9 01	2 19		4 40				
				1 35	4 08	10 05			3 42		**Nagy-Kanizsa**		12 45		6 05	12 20		2 05				
				8 45	8 45				9 16		**Zágráb** (Agram)		7 32			7 07		.				
				4 44	6 50				7 18	⋙	**Barcs**		9 15			8 45		11 05				
				10 00					1 20	an	**Pakracz**	ab	2 50					6 00				

Expresszug Wien-Nizza via Leoben-Villach-Pontebba täglich vom 15. November an. — Anschluss von St. Petersburg und Warschau in Wien jeden Dienstag. — Wien ab jeden Dienstag. — Triest an Mittwoch. — Wien an Donnerstag. — Von Triest ab jeden Mittwoch. — Expresszug Nizza-Wien via Pontebba-Villach-Leoben täglich vom 16. November an. — Anschluss nach Warschau, St. Petersburg in Wien jeden Donnerstag.

Die **Nachtzeit** (6 00 Abds. bis 5 59 Früh) ist durch **Unterstreichung** der Minutenziffern kenntlich gemacht.

Die Zeiten **rechts** von den Stationsnamen sind **von unten nach oben** zu lesen.

Speisewagen: { Wien-Triest (einmal wöchentlich) bei den Ost-Expresszügen (Wien ab 11 00, Wien an 6 45).
Wien-Leoben-Nizza bei den Nizza-Expresszügen (Wien ab 11 25, Wien an 5 55) täglich vom 15. November an.

Schlafwagen (I. Classe): Wien-Triest und Abbazia, Fiume (einmal wöchentlich) bei den Ost.-Expresszügen (Wien ab 11 00, Wien an 6 45). (I. und II. Classe): Wien-Triest und Venedig (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 9 15, Wien an 8 20). Wien-Leoben-Nizza (nur I. Classe) bei den Nizza-Expresszügen (Wien ab 11 25, Wien an 5 55) täglich ab 15. November.

Directe Wagen (I.. II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Klagenfurt und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 7 45, Wien an 9 15), Wien-Marburg-Franzensfeste-Meran und Ala (Wien ab 9 45, Wien an 8 20), Wien-Abbazia, Fiume und Pola (Wien ab 8 15, 8 25, Wien an 8 50, 9 15), Wien-Görz-Cormons (Wien ab 8 15, Wien an 8 50), Wien-Cormons-Venedig (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Sopron-Pécs und Essegg (Wien ab 6 50, 7 40, Wien an 8 53, 9 35), Wien-Sopron-Zákány-Agram und Barcs (Wien ab 10 50, Wien an 5 35).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7.

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für Petroleum, Gas, Oel und elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher gratis und franco.

Export nach allen Weltgegenden.

ZOLL-COMPASS.

Der V. Jahrgang des „Zoll-Compass" wird, gleichwie der III. beziehungsweise der Ergänzungsband desselben (IV. Jahrgang *lieferungsweise* zur Publication gebracht und die einzelnen Lieferungen erscheinen nach Maassgabe der eintretenden Veränderungen in den betreffenden Zolltarifen.

Der gestellten Aufgabe, die für unseren Aussenhandel wichtigsten Länder successive in den Rahmen dieses Jahrbuches einzubeziehen, wird der erscheinende V. Jahrgang durch Neuaufnahme der Zolltarife der *australischen Colonien, Niederländisch-Indiens* und der *Philippinen* entsprechen.

Von dem in 20 Lieferungen erscheinenden V. Jahrgang sind bisher 12 Lieferungen publicirt worden, enthaltend die Tarife von Rumänien, Argentinien, Russland, Britisch-Indien, China, Japan, Korea, Persien, Oesterreich-Ungarn, Schweden, Norwegen, Helgoland, Italien, Argentinien (II. Auflage), Deutschland, Frankreich, Griechenland, Belgien, Vereinigte Staaten von Amerika, Schweiz und Vereinigte Staaten von Amerika (II. Auflage).

Preis per Lieferung 45 kr. = 90 Pfg.

Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels Museum sowie durch jede Buchhandlung Für *Deutschland* alleiniger Vertrieb durch E. S. Mittler & Sohn, Berlin S. W. 12. Kochstrasse 68—70

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum"

mit der Beilage

„Commercielle Berichte der k. u. k. österr.-ungar. Consularämter".

MEYERS KONVERSATIONS-LEXIKON

Mehr als 147,100 Artikel u. Verweisungen.

= Vollständig liegt vor = in 5., neubearbeiteter und vermehrter Auflage:

278 Hefte je 50 Pf., 17 Bände je 8 Mk.

17 Bände in Halbleder geb. je 10 Mk.

18,100 Seiten Text. 10,500 Abbildungen.

Probehefte und Prospekte gratis durch jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig.

Mit 1088 Bildertafeln u. Kartenbeilagen.

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Indien—China—Japan.

Dreizehn Fahrten von Triest, resp Fiume mit Berührung der Häfen Port Said Suez, Aden, Karrachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama (diese beiden Häfen werden alternativ nur jeden zweiten Monat berührt) und Kobe. **Auf der Ausfahrt kann Venedig facultativ angelaufen werden.** Anschluss in Bombay an die Dampfer der directen Linie Triest—Bombay. — In den Zwischenhäfen, Bombay ausgenommen, können Abfahrten und Ankünfte früher oder später erfolgen. Der Aufenthalt in Fiume auf der Rückfahrt kann um die für die Lade- und Umladeoperationen nöthige Zeit verlängert oder verkürzt werden. Ausser den oben bezeichneten Häfen können sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Echellen Chinas oder Japans oder Manila berührt werden.

Directer Dienst Triest—Bombay.

Abfahrt von Triest am 3. der Monate Jänner, Februar, März und am 12. März; ferner am 3. der Monate April, Mai, Juli, September, October, November und December, mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Bombay. — Die Ankünfte und Abfahrten in den Zwischenhäfen können verfrüht oder verspätet werden, jedoch ohne das itinerärmässige Eintreffen in den Endhäfen zu beeinträchtigen. Anschluss in Bombay an die Dampfer der Indo China Japan-Linie.

Triest—Calcutta.

Abfahrt von Triest am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Juni, August, September, October, November, December mit Berührung der Häfen Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta. Auf den Hin- und Rückfahrten können Cocanada, Madras und andere Häfen der Coromandel-Küste angelaufen werden. Auf den Rückfahrten ist die Berührung der Burmanischen Reishäfen sowie anderer Echellen des Rothen und Adriatischen Meeres facultativ. Das Anlaufen von Bombay und Massaua auf den Hinfahrten und von Venedig auf den Rückfahrten ist bei allen Reisen facultativ.

Mercantildienst nach Brasilien.

Gemeinschaftsdienst mit der „Adria". Von Triest, resp. Fiume je eine Abfahrt in den Monaten Jänner, Februar, März, April, Mai, drei Abfahrten im Juli, zwei Abfahrten im August, zwei Abfahrten im September, zwei Abfahrten im October, eine Abfahrt im November und eine im December. Berührung der Häfen Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Elflinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in Cattaro Freitag 12 Uhr Mittags, berührt.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag $2^1/_2$ Uhr Nachm., in Triest Samstag $5^1/_2$ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich** *A* und in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Sari** und **Brindisi**.

Linie Triest—Metkovich *A*.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in Metkovich Freitag $4^1/_2$ Uhr Nachm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadsz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag $1^1/_2$ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in Spalato an die Hinfahrt der beschleunigten Elflinie Triest—Cattaro.

Linie Triest—Metkovich *B*.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogosinezza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht, Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag $6^1/_2$ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankunft in Triest den darauffolgenden Tag $6^1/_2$ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch $2^1/_2$ Uhr Nachmittags, in Zara Donnerstag 5 Uhr Nachm., berührt.: Cherso, Rabaz, Malinska, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valbassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag $5^1/_2$ Uhr Früh, in Pola Montag 4 Uhr Früh.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag $7^1/_2$ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 11 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 8 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara**.

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Brindisi, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert.. Auf der Rückfahrt von **Bari** und **Brindisi** Anschluss in **Cattaro** nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 7 Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Teretenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo. Peraeto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch $11^1/_2$ Uhr Vorm., in Triest daranffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen die Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Elflinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 8 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A**.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende August.

Von **Alexandrien** ab Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattachia, Alexandrette, Meryna, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., an in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh.

*) Am 3., 10., 17., 24. und 31. Jänner, 7., 14., 21. und 28. Februar, 7., 14., 21. und 28. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5., 12., 19. und 26. September, 3., 10., 17., 24. und 31. October, 7., 14., 21. und 28. November, 5., 12., 19. und 26. December.

**) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3., 10., 17. und 24. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

Anschluss in **Alexandrien** an die Elflinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt in **Smyrna** (in den Monaten vom September bis Ende März) auf der Hinfahrt nach **Candien, Cerigo** etc. (**Thessalische** Linie **B**, Rückfahrt).

Elflinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag $11^1/_2$ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 4 Uhr Nachm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschluss in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt nach **Albanien** und **Dalmatien (Dalmatinisch-Albanesische** Linie, Rückfahrt), weitere in **Corfu** oder **Santi Quaranta** aus **Albanien** nach **Triest** (Linie **Triest—Constantinopel**, Rückfahrt); in **Corfu** auf der Hinfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch-Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt nach **Candien** etc. (**Thessalische** Linie **A**, Rückfahrt).

Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, berührt Ineboli, Samsun, Kerasunt, Trapezunt, Rizeh (nur auf der Hinfahrt). Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Montag 9 Uhr Früh, berührend: Burgas, Varna, Costanza. Rückfahrt ab **Odessa** jeden Montag 4 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 10 Uhr Vorm.

Griechisch-Orientalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Smyrna, Ceamè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest drittnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

*) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2. 16. und 30. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Elflinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung. Die Rückfahrt ist weitere im Anschluss an die Hinfahrt der Elflinie **Triest—Constantinopel** sowie der **Griechisch-Orientalischen** Linie **A**. In **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Elflinie Triest—Alexandrien**.

Thessalische Linie *B*.

Von **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh, berührend: Durazzo, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candieu, Piräus, Volo, Smyrna, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 3 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Montag 12 Uhr Mittags.

*) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

**) Am 7. und 21. Jänner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November, 9. und 23 December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Elflinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Smyrna** (vom September bis Ende März) auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Syrisch-Caramanischen** Linie; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Von **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu nächsten Mittwoch $9^1/_2$ Uhr Vorm., berührend: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Brindisi (Bari und Brindisi nur auf der Hinfahrt), Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu. Retour von Corfu Donnerstag $8^1/_2$ Uhr Früh, an Triest Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in Cattaro auf der Rückfahrt von Bari und Brindisi nach Dalmatien mit der rückkehrenden Dalmatinisch-Albanesischen Linie; in Santi Quaranta auf der Hinfahrt an die Elflinie Triest—Constantinopel, sowohl nach Triest als nach Constantinopel.

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 12 Uhr Mittags, in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, berührt.: Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von **Galatz** jeden Mittwoch 9 Uhr Früh, in Constantinopel Sonntag 8 Uhr Früh. (Burgas, Varna nur auf der Rückfahrt, Braila nur auf der Hinfahrt.)

Anschluss in Constantinopel an die Rückfahrt der Griechisch-Orientalischen und der Syrisch-Caramanischen Linie.

Thessalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag $6^1/_2$ Uhr Früh, berührend: Fiume, Valona, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candieu, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in Triest drittnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

*) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2. 16. und 30. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Elflinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung. Die Rückfahrt ist weitere im Anschluss an die Hinfahrt der Elflinie **Triest—Constantinopel** sowie der **Griechisch-Orientalischen** Linie **A**. In **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Elflinie Triest—Alexandrien**.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** ab jeden Freitag $4^1/_2$ Uhr Früh, in Prevesa den gleichen Tag 5 Uhr Nachm., berührend: Sajada, Parga, Sta. Maura. Rückfahrt ab **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu den gleichen Tag $6^1/_2$ Uhr Abends. Anschluss in Corfu an die Rückfahrt der Elflinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Anmerkung. Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

(Oceanischer Dienst siehe vorhergehende Seite.)

Verantwortlicher Redacteur: R. v. ROESSLER. Ch. Reiseer & M. Werthner Wien.

December 1899. Nr. 12.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 5 fl. = 10 Mark.

INHALT: Handels- und Geschäftsverhältnisse in Ostasien. — Oscar Baumann. — Die Hungersnoth in Britisch-Indien. — Chronik.

HANDELS- UND GESCHÄFTSVERHÄLTNISSE IN OSTASIEN.

Von Vice-Consul *Nicolaus Post.*[1])

(Fortsetzung.)

Der einzige grössere See im Flussgebiete des Hoangho ist der Hungtsih in der Provinz Kiangsu, durch welchen der noch später zur Besprechung gelangende Kaisercanal seinen Lauf nimmt. Die Steppen und Wüsten der Mongolei enthalten zahlreiche Seen, in welche auch die meisten Flüsse dieser Gebiete sich ergiessen. Der wichtigste ist der Lob-nor in Ostturkestan, welcher jedoch in der Sommerszeit mehr einem Sumpfe gleicht und bis zu 120 *km* lang ist. Nordöstlich von Tibet ist der Kokonor bemerkenswerth, welcher von zahlreichen kleinen Seen umgeben ist. Die meisten dieser Seen sind Bitterseen, und wird an den Ufern derselben auch die Gewinnung von Salz betrieben.

Ueberblickt man die gesammte topographische Beschaffenheit des chinesischen Reiches, so gehören mehr als zwei Drittel desselben dem Gebirgslande an, und umfasst dieser Theil zumeist die gegen Westen, gegen Tibet zu gelegenen Gebiete. Einen hügeligen Charakter tragen die Territorien südlich des Yangtsekiang, welche die Provinzen Fuhkien, Kiangsi, Kwangtung und Theile von Hunan und Hupeh umfassen. Die grosse Tiefebene liegt im Nordosten davon und stellt begreiflicherweise den fruchtbarsten und reichsten Theil Chinas dar. Dieselbe reicht von der grossen chinesischen Mauer und den Hügeln nordwärts von Peking im Norden bis zu dem Yangtsekiang im Süden, im Westen von der Provinz Hupeh bis zur Meeresküste im Osten. Der Flächeninhalt dieser grossen chinesischen Tiefebene wird auf ca. 543.900 km^2 geschätzt, ist somit ungefähr siebenmal grösser als die Tiefebene der Lombardei und wird an Ausdehnung höchstens durch jene von Bengalen in Ostindien erreicht. Der nördliche Theil enthält zumeist Löss- und Alluvialboden, der südliche, am Yangtsekiang gelegen, ist vielfach versumpft und von zahlreichen Wasserläufen durchschnitten. Nichtsdestoweniger ist dieser Theil der Tiefebene der fruchtbarste und kommt insbesondere hinsichtlich der Production von Thee, Seide, Baumwolle, Getreide und Tabak in erster Linie in Betracht. Dementsprechend ist auch dieses Gebiet das dichtbevölkertste von China, indem es allein 177 Millionen Einwohner enthalten soll, somit nahezu die Hälfte ganz Europas.

Was die Küsten Chinas anlangt, so sind dieselben nur im Norden am Golfe von Petschili, an der Mündung des Peiho sowie westwärts an jener des Hoangho flach, nicht minder im Süden an der Deltamündung des Yangtsekiang. Das zwischen der Hoangho- und Yangtsekiangmündung sich erhebende Bergland von Schantung, welches sich jenseits der Strasse von Petschili auf der Liautung-Halbinsel fortsetzt, macht die Seeufer zu beiden Seiten der vorgenannten Meerenge steil, und ist die Nordostspitze von Schantung, an welcher auch bekanntlich vor vier Jahren das deutsche Kanonenboot „Iltis" zugrunde ging, wegen seiner Klippen bei den Seefahrern äusserst gefürchtet. Desgleichen trägt die Küste von der Einmündung des Ningpoflusses bis hinab nach Hongkong einen gebirgigen Charakter an sich, welcher auch weiter südwestlich gegen die Grenze von Tongking sich fortsetzt und nur durch die breiteren Flussmündungen unterbrochen wird. Da die Gebirge an der südlichen Küste Chinas zumeist jeder Waldvegetation entbehren und als nackte, weisse Felsen sich darstellen, so gewährt der Anblick derselben keinen angenehmen Eindruck und lässt wenig die Fruchtbarkeit der dahinter liegenden Theile Chinas errathen. Ich bemerke schon an dieser Stelle, dass grössere Wälder überhaupt gegenwärtig nur in den westlichen, weniger bevölkerten Theilen Chinas zu finden sind, in den übrigen Theilen desselben jedoch die einst vorhandenen Wälder schon längst von der dichten Bevölkerung ausgerodet oder verwüstet wurden, ohne dass im geringsten für Nachpflanzungen gesorgt worden wäre.

Was das Klima Chinas anbelangt, ist dasselbe im Allgemeinen bedeutend kälter als dies seiner Breitelage entspricht, und die durchschnittliche Jahrestemperatur z. B. von Canton entspricht nur jener von New Orleans, obwohl letzteres 7° nördlicher als Canton gelegen ist. Die durchschnittliche Jahrestemperatur in der grossen chinesischen Tiefebene beträgt ca. 8° R., ist also um 8° kälter als jene von Neapel, welches ungefähr in derselben Breite liegt. Höchste und niedrigste Temperatur daselbst schwanken von + 32° R. bis — 12° R. und der geringe Schnee, der im Winter fällt, ist viel schneller von den sibirischen Winden weggeblasen, als er zum Schmelzen gelangt. Im Frühjahre, wenn die Hitze steigt, entwickeln sich heftige Stürme, welche den Sand aus den Steppen der Mongolei bis tief nach Nord- und Mittelchina etc. bis Tientsin und oft auch nach Shanghai führen. So gesund im Allgemeinen das Klima Nordchinas, insbesondere auch Pekings ist, so sehr verschlimmert es sich gegen Süden, gegen das Thal des Yangtsekiang, wo rapide Temperaturstürze und grosse Feuchtigkeit der Luft sehr häufig sind und daher Malariafieber, Leber-, Magen- und Bauchkrankheiten nur zu häufig bei Eingeborenen sowohl als auch bei den daselbst wohnhaften Fremden nach sich ziehen. Der Sommer beginnt z. B. in Shanghai Ende Mai und dauert fast ohne Unterbrechung einer Abkühlung bis Ende September, worauf bis Ende December die schönste Saison in Mittelchina, der kühle und wunderbare Herbst folgt. Gegen Neujahr steigert sich die Kälte, es tritt der Winter ein, der mit seiner Regenzeit oft bis Ende April dauert. Das Frühjahr ist sehr kurz, oft ist auch

[1]) Vorträge, gehalten im k. k. österreichischen Handels-Museum vom 17. November bis 16. December.

der Uebergang vom Winter zum Sommer unmittelbar. Die weitaus überwiegende Bevölkerung des chinesischen Reiches setzt sich aus den Chinesen zusammen, gegenüber welchen gleichwohl die Ueberreste der früheren eingeborenen Bevölkerung, die Miaotse, Limu, Kakyen, ferner die Manchus, die Mongolen, die verschiedenen Stämme der Tartaren, Kirgisen, Tibetaner u. s. w. nicht gänzlich zu übersehen sind.

Die erstgenannten Ureingeborenen sind gegenwärtig auf einzelne unwirthliche Theile der südwestlichen, an der Grenze von Tibet gelegener Theile Chinas beschränkt, wo sie fast unabhängig von der chinesischen Regierung unter ihren eigenen Häuptlingen leben. Aehnliches gilt auch von den stammverwandten Ureingeborenen im Innern der Insel Hainan. Die Mongolen sind ausschliesslich ein Nomadenvolk und bewohnen die Steppen der Mongolei im Norden und Nordwesten des eigentlichen China. Der Volksstamm der Mandschus, welchem auch die gegenwärtig regierende Dynastie der chinesischen Kaiser angehört, ist hingegen ein Ackerbau- und Jägervolk, welches seine Wohnstellen in der Mandschurei, den gegen die russischen Gebiete in Ostasien gelegenen Theilen Chinas hat. Unter den übrigen Nomaden- und Jägerstämmen Tibets, Ostturkestans und der Mongolei sind höchstens noch die Tibetaner hervorzuheben, welche in den südlichen Theilen Tibets ansässig sind und die charakteristischen Merkmale der Mongolen sowohl als auch der Hindus vereinigen. Es ist begreitlich, dass auch innerhalb der chinesischen Eingeborenen namhafte Unterschiede zwischen jenen des Nordens und des Südens bestehen. Im Allgemeinen sind die Südchinesen viel grössere, stärkere, breitschulterige Gestalten, während der Nordchinese mehr klein, mager und schwächlich ist. Hinsichtlich Geist und Charakter ist der Südchinese entschieden viel intelligenter, offener und leicht erregbar, gegenüber dem Nordchinesen, dessen Auffassungsgabe viel langsamer, dessen Benehmen verschlossen ist.

Obwohl seitens der Kaiser von China zu wiederholtenmalen Volkszählungen im Reiche unternommen wurden, so haben dieselben doch wie so viele von der chinesischen Regierung getroffene Maassregeln mit Rücksicht auf die Art und Weise, wie sie durchgeführt wurden, keinen Anspruch auf Genauigkeit und Verlässlichkeit. Vergleichende Schätzungen lassen darauf schliessen, dass das gesammte chinesische Reich eine Bevölkerung von 450 Millionen Seelen besitzt, wovon 420 Millionen auf das eigentliche China, der Rest auf die Mandschurei, Mongolei, Tibet und Ostturkestan entfallen. Vergleicht man die Bevölkerungsziffer des eigentlichen China mit dessen Flächeninhalt, so ergibt sich eine viel grössere Dichtigkeit der Bevölkerung als in den meisten Ländern Europas, Belgien ausgenommen.

Einen verschwindend kleinen Bruchtheil gegen vorerwähnte Ziffern macht die Bevölkerung der in den chinesischen Vertragshäfen sowie im Innern Chinas ansässigen Fremden aus. Nach den neuen Berichten der kaiserlich chinesischen Seezollverwaltlung betrug dieselbe im abgelaufenen Jahre ca. 18.000 Seelen.

Davon entfielen auf Engländer und Amerikaner nahezu die Hälfte, nach dem anglosächsischen Element nehmen die Angehörigen des Deutschen Reiches die erste Stelle ein. Der Zunahme des Handels der einzelnen fremdländischen Staaten in China und deren diesbezüglichen Bemühungen entsprechend, hat sich während der letzten Jahre die Zahl der britischen, deutschen, amerikanischen, holländischen, russischen, schwedisch-norwegischen, belgischen, japanischen Staatsangehörigen vermehrt und ist diesbezüglich insbesondere die rapide Steigerung der Einwanderung von Deutschen, Japanern und Amerikanern in China hervorzuheben. Der Antheil der übrigen Staaten an der fremdländischen Bevölkerung in China blieb stationär, und gilt dies insbesondere auch hinsichtlich unserer Monarchie. Unsere Colonie in ganz China beläuft sich, wie schon oben erwähnt, auf ca. 100 Seelen, wovon ca. 30 Missionäre und Ordensschwestern, 10 Angestellte der kaiserlich chinesischen Seezölle, 5 Kaufleute, 3 Bankangestellte, 1 Ingenieur, je ein Apotheker, Weinbauexperte, Krankenwärter etc., die Uebrigen Besitzer von Schankgewerben und Familienangehörige und Kinder sind. Zu bemerken ist, dass von den 100 Seelen unserer Colonie in ganz China mehr als zwei Drittel in Shanghai ansässig sind.

Die Herrschaft über dieses gewaltige Reich der Mitte liegt in den Händen des Kaisers von China, welcher nach den chinesischen Gesetzen selbst das „einzige Haupt der Verfassung und der Staatsverwaltung ist; er ist betrachtet als der Statthalter des Himmels auf Erden, speciell bestimmt, fremde Völker zu regieren; er ist der Höchste in allen Dingen, zu gleicher Zeit die höchste gesetzgebende als auch ausführende Gewalt in seiner Hand vereinigend". Der gegenwärtige Kaiser ist Tsao-Tien-Kuangsü, welcher, im Jahre 1871 geboren, am 12. Jänner 1875 seinem Onkel Tsaisun unter der Vormundschaft der Witwe Letzterens, der Kaiserin-Witwe und eines Regentschaftsrathes auf dem Kaiserthrone gefolgt war. Obwohl von schwächlicher Gesundheit, schenkte er doch der Ausübung seiner Herrscherpflichten grosse Aufmerksamkeit, und beeinflusst durch die am Pekinger Hofe aufgetretene Reformpartei unter der Führung des ehemaligen chinesischen Journalisten Kang-juwei, begann er voriges Jahr eine durchgreifende Vereinfachung und Verbesserung der chinesischen Staatswerwaltung in Angriff zu nehmen. Zahlreiche unnütze Staatsämter wurden abgeschafft, andere vereinigt, moderne Reformen in den Finanzen und der Staatsverwaltung eingeführt etc. Da die bisherigen Besitzer dieser Stellen sich bald in ihrer Macht bedroht sahen, so vereinigten sie sich, um unter der Führung der vorgenannten Kaiserin-Witwe den jugendlichen, neuerungssüchtigen Kaiser seiner Alleinherrschaft zu berauben. Anfangs verlautete, dass er selbst vergiftet worden sei, später stellte es sich jedoch heraus, dass er in einem Theile des kaiserlichen Palastes internirt worden war und die Mitregentschaft seiner Tante, der Kaiserin-Witwe, annehmen musste. Das Haupt der Reformpartei Kang-Yuwei entkam trotz aller Bemühungen und Verfolgungen des kaiserlichen Hofes unter dem Schutze eines britischen Kriegsschiffes nach Hongkong, von wo er seitdem nach Japan und Amerika geflüchtet ist, die übrigen Berather des Kaisers wurden hingerichtet oder verbannt, alle Reformversuche ebenso rasch, als sie eingeführt worden waren, aufgehoben und das alte, conservative Regierungsystem wieder hergestellt. Obwohl keine berathende oder gesetzgebende Körperschaft dem chinesischen Kaiser zur Seite steht, so ist er doch verpflichtet, gewisse allgemeine Gesetzesvorschriften zu befolgen und die wichtigsten Staatsangelegenheiten mit den höchsten Staatswürdenträgern zu berathen. Die kaiserliche Cabinetskanzlei und der Staatsrath sind die beiden Verbindungsglieder, durch welche der Kaiser mit den übrigen Behörden verkehrt und das Reich nach aussen und nach innen regiert. Beiden vorgenannten höchsten Centralstellen sind alle übrigen Behörden der Staatsverwaltung untergeordnet. Diese sechs Kammern sind das Bureau für innere Verwaltung des Reiches, die Finanzkammer, das Bureau für Ceremonien, die Kriegsverwaltung, die oberste Strafkammer, das Departement für öffentliche Bauten, ferner gehören dazu das Colonialamt für die Verwaltung der chinesischen Gebiete ausserhalb des eigentlichen China, nämlich für die Mongolei, Ili, Kokonor, Tibet etc., das Censoramt, das Bureau für die Entgegennahme von Bittschriften, der oberste Gerichts- und Revisionshof und endlich die kaiserliche Akademie. Ein Ausschuss des Grossen Staatsrathes bildet den sogenannten Tsungli-Yamen, welcher speciell für die Führung von Verhandlungen mit den fremden Mächten bestimmt ist und dem Auswärtigen Amte Chinas entspricht. Hinsichtlich der Provinzialverwaltung theilt die chinesische Staatsverwaltung das gesammte Reich in drei getrennte Gebiete ein:

1. in das Gebiet des eigentlichen China, welches 18 Provinzen umfasst und jenes Territorium darstellt, welches von den Mandschu, den Begründern der heutigen Kaiserdynastie, im Jahre 1664 erobert wurde;

2. in die Mandschurei, das Vaterland der Mandschu, welches im Nordosten des Golfes von Peschili gelegen ist;

3. in die sogenannten Colonialbesitzungen, welche alle übrigen Territorien des chinesischen Reiches ausserhalb der 18 Provinzen und der Mandschurei, insbesondere die Mongolei, Ili, die Sungarei, Ostturkestan, Koko-nor, Tibet etc. umfassen.

15 Provinzen des eigentlichen China werden von Generalgouverneurs im Auftrage des chinesischen Kaisers regiert, und zwar befindet sich der Sitz des Generalgouverneurs für die Provinz Tschili in Tientsin, jener des Generalgouverneurs für die drei vereinigten Provinzen Kiangsu, Kiangsi und Anhui in Nanking, jener des Generalgouverneurs für Hünen und Hupeh in Wuchang, gegenüber Hankow, ferner des Generalgouverneurs für Fuhien und Chekiang in Futschau, des Generalgouverneurs für die beiden Provinzen Schensi und Kansu in Singanfu, für Szechuen in Tschungking, für Kungtung und Kuangsi in Canton und endlich für Yunnan und Kweitschau in Kweyangfu. Die drei restlichen Provinzen Honau, Schantung und Schansi werden von Gouverneuren verwaltet. Die drei Provinzen der Mandschurei, Shenking, Kirin und Keilungkiang, unterstehen je einem Tartarengeneral, ebenso die Provinz Ili in der Mongolei, während die Verwaltung der übrigen Colonialgebiete in den Händen von politischen Agenten oder kaiserlichen Residenten liegt. Die Gouvernements theilen sich wieder in Präfecturen, letztere in Subpräfecturen, diese in die kleinsten staatlichen Amtsbezirke, deren Verwaltung sogenannten Bezirksmagistraten anvertraut ist.

Die Generalgouverneure, die fälschlich von den Fremden auch oft Vicekönige genannt werden, haben sehr weitgehende Befugnisse, und sind dieselben zugleich Commandanten über die in ihren Provinzen internirten Truppen. Da fast alle Stellen in der chinesischen Staatsverwaltung käuflich, die Beamten zudem äusserst schlecht gezahlt sind, so bestreben sich dieselben begreiflicherweise, aus ihrer Amtsführung so viel materiellen Nutzen herauszuschlagen als nur möglich, umsomehr, als jeder Functionär jeden Augenblick entlassen werden kann und die Wiedereinsetzung in seine frühere Stelle eventuell nur durch neue Bestechungen seiner Feinde oder Vorgesetzten erreichen kann. In Folge dessen ist schon längst die weitestgehende Zerrüttung in dem chinesischen Staatswesen eingetreten, welche in gleicher Weise sowohl die Civilverwaltung als auch jene des Heeres und der Flotte umfasst. Unter diesen Umständen darf es nicht erstaunen, dass die Staatseinnahmen sich stetig verringern und Heer und Flotte trotz der zahlreichen Reformen und Neuanschaffungen in einem weit desolateren Zustande sind als bevor.

Ungeachtet der Abgeschlossenheit, in welcher das Reich der Mitte bis in die Gegenwart gegenüber der Aussenwelt verharrte, scheint es doch schon in den ältesten Zeiten rege Handelsbeziehungen mit den Nachbarländern, insbesondere Indien, Persien und Turkestan, gepflegt zu haben, auf welchem Wege auch die Kunde von China und seinen Producten bis in das Abendland drang. So erwähnt schon Ptolemaeus in seinen Werken Chinas, und war chinesische Seide sowohl in Rom als auch in Athen wohlbekannt und hochgeschätzt.

Die grosse Entfernung zu Wasser als zu Lande, welche das Reich der Mitte von Europa trennte, die im Hinblicke darauf noch geringe Entwicklung der Schifffahrt und des Transportwesens verhinderten jedoch bis zum Ausgange des Mittelalters die Anknüpfung directer Handelsbeziehungen. Der Portugiese Raphael Perestrello war der erste Fremde, welcher nach der Eroberung Malaccas im Jahre 1516 eine Dschunke unter fremder, d. i. portugiesischer Flagge nach China führte. Andere portugiesische Kaufleute folgten bald nach, und durch das Zuvorkommen der chinesischen Regierung besass Portugal schon im Jahre 1537 drei Niederlassungen bei Canton, darunter jene von Macao. Später wurde eine portugiesische Factorei auch bei Ningpo errichtet. Uebergriffe, welcher sich die Bewohner letzterer gegen die eingeborene Bevölkerung schuldig gemacht haben sollen, veranlassten letztere, die Niederlassung bei Ningpo um 1545 anzugreifen und fast alle Bewohner, gegen 800 Portugiesen und mehrere tausend zum Christenthume bekehrte Chinesen, niederzumetzeln. Die Ueberreste der Umfassungsmauern, welche diese reiche portugiesische Niederlassung umgaben, sah ich selbst noch gelegentlich eines Ausfluges, welchen ich von Shanghai in die Nähe von Ningpo machte. In Folge dessen beschränkten sich die Portugiesen auf die Halbinsel Macao, welche denselben seitdem von China als unbestrittener Besitz überlassen wurde.

Spanien kam mit China in Folge der Eroberung der Philippinen im Jahre 1543 in Berührung, von wo aus schon damals chinesische Kaufleute einen lebhaften Handel mit dem asiatischen Festlande unterhielten. Spätere Versuche Spaniens, in China festen Fuss zu fassen, schlugen fehl, und die harte und oft willkürliche Behandlung, welche den chinesischen Plantagenarbeitern und Kaufleuten auf den Philippinen seitens der spanischen Behörden zutheil ward, veranlasste Viele, in ihr Mutterland zurückzukehren, und unter dem Einflusse dieser Verhältnisse wurden die Handelsbeziehungen zwischen den Philippinern und China eher verringert als gefördert.

Die Holländer erschienen in Ostasien bekanntlich unmittelbar nach siegreicher Beendigung ihrer Freiheitskriege und besetzten im Jahre 1624 die Pescadoren, eine Inselgruppe in der Strasse von Formosa. Da die Chinesen in Folge dessen sehr für ihren Handel in Südchina zu befürchten begannen, so wussten sie die Holländer zu bewegen, diesen sehr günstig gelegenen Besitz aufzugeben und Formosa, deren eingeborener Bevölkerung die Chinesen bisher selbst noch nicht Herr werden konnten, zu occupiren. Die Holländer gingen in die Falle, mussten sich jedoch bald angesichts des hartnäckigen Widerstandes der Eingeborenen lediglich auf einen schmalen Küstenstrich beschränken, wo sie das Fort Seeland errichteten. Doch schon im Jahre 1657 wurden die Holländer trotz ihrer heldenmüthigen Vertheidigung gezwungen, diesen Besitz an die Eingeborenen, mit welchen sich mittlerweile auch China verbündet hatte, auszuliefern, womit die Herrschaft der Holländer auf Formosa ihr Ende erreichte.

Um dieselbe Zeit trat auch Russland durch zwei Kosaken, welche als Emissäre nach Peking geschickt wurden, in directe Beziehungen zum chinesischen Kaiserhofe. Ich bemerke hiebei, dass diese beiden Reiche schon früher auf der Karawanenstrasse, die von Peking via Urga und Kiachta nach Transbaikalien und Sibirien führt, rege Handelsbeziehungen unterhielten, und dass dieser Landweg vielfach überhaupt als der älteste angesehen wird, auf welchem Peking und Nordchina im Handelsverkehre mit dem übrigen Asien standen.

Dem mittlerweile eingetretenen Vordringen Russlands in Nordostasien, d. i. in der Amurprovinz, wurde durch den Vertrag von Albasien ein Schranken gesetzt, in Folge dessen Russland sich von der chinesischen Mandschurei zurückziehen musste. Wie später dessenungeachtet das Czarenreich in den Besitz von ganz Nordostasien gelangte, behalte ich mir vor, noch bei der Besprechung der Handels- und Geschäftsverhältnisse Sibiriens eingehender zu erörtern.

Um nun zur Entwicklung der Handelsbeziehungen Chinas mit Grossbritannien überzugehen, welche in der Folge die grössten und bedeutendsten werden sollten, bemerke ich, dass das erste englische Schiff im Jahre

1635 vor Macao und Canton erschien. Die Portugiesen versuchten begreiflicherweise Alles, um bei der chinesischen Regierung die Gestattung englischer Schiffahrt und englischen Handels in China zu hintertreiben. Thatsächlich gelang es der britisch-ostindischen Compagnie, welche das Monopol des Handels mit Ostindien und allen weiter östlich gelegenen Theilen Asiens besass, erst im Jahre 1684 Handelsbeziehungen mit Canton, später auch mit Amoy, Ningpo und den Chusaninseln anzuknüpfen.

Gleichwohl entwickelte sich der britische Handel nur langsam, da er sehr in Folge der gegentheiligen Bestrebungen und Unterdrückungen seitens der chinesischen Mandarinen zu leiden hatte. Um diesen ein Ende zu machen, entschloss sich die britische Regierung im Jahre 1792, eine diplomatische Mission unter Lord Macartney an den kaiserlichen Hof von Peking zu entsenden, welcher es auch gelang wichtige Privilegien für den britischen Handel zu erwerben. Im Jahre 1834 verlor die ostindische Compagnie ihr bisheriges Handelsmonopol in China und stellte somit ihre Thätigkeit daselbst ein. Lord Napier wurde im selben Jahre als Chef-Superintendent des britischen Handels in Canton bestellt und sollte fortan die Handelsbeziehungen Grossbritanniens mit China pflegen und leiten. Wider Erwarten stiess derselbe jedoch bei seiner Amtsübernahme auf hartnäckigen Widerstand seitens der chinesischen Behörden. Streitigkeiten brachen zwischen den chinesischen und englischen Kaufleuten aus, welche Erstere des Opiumschmuggels beschuldigten und die Verhinderung desselben durch die chinesische Regierung verlangten. Handel und Schiffahrt kamen wiederholt zum vollständigen Stillstande, die diplomatischen Unterhandlungen schlugen fehl, und im Jahre 1840 entschloss sich die britische Regierung, zu den Waffen zu greifen. Damit brach der erste Krieg zwischen China und Grossbritannien aus, welcher zur Besetzung der Chusan-Inseln, zur Eroberung von Canton, Amoy, Ningpo und Shanghai seitens Englands führte und erst durch den Frieden von Nanking 1842 beendigt wurde. Durch denselben wurden die Häfen von Canton, Amoy, Futschau, Ningpo und Shanghai dem britischen Handel eröffnet und ein Zolltarif für die Waarenein- und Ausfuhr von und nach chinesischen Territorien vereinbart. Zu gleicher Zeit wurde die Insel Hongkong an Grossbritannien abgetreten.

Der Abschluss des Friedensvertrages von Nanking, welcher die erste Bürgschaft für eine sichere Entwicklung fremdländischen Verkehres bot, lenkte begreiflicherweise auch die Aufmerksamkeit der übrigen Staaten des Westens auf sich, welche sich beeilten, mit China gleichfalls Handels- und Schiffahrtsverträge abzuschliessen, in welchen sie im Allgemeinen der bereits Grossbritannien gewährten Rechte theilhaftig wurden. Solche Staaten waren Frankreich, die Vereinigten Staaten von Amerika, Belgien, Holland, Preussen, Spanien und Portugal.

Die im Jahre 1853 ausgebrochene Taiping-Revolution, während welcher die meisten Städte im Yangtsekiangthale in die Hände der Insurgenten fielen und Handel und Verkehr in ganz China ins Stocken geriethen, zeigte die zunehmende Ohnmacht Chinas, welches sich schliesslich gezwungen sah, zur Bekämpfung der Insurgenten die Hilfe Grossbritanniens anzurufen. Durch dieselbe wurde die Taiping-Revolution im Jahre 1857 unterdrückt. Bald darauf kam es aber neuerdings zu Streitigkeiten zwischen Grossbritannien und China, in Folge welcher der zweite Krieg zwischen diesen Mächten ausbrach, in welchem gleichwohl Grossbritannien auch durch die Streitkräfte Frankreichs unterstützt wurde In Folge der Cernirung Pekings erzwangen die beiden verbündeten Mächte den Frieden von Tientsin im Jahre 1860, in welchem der Hongkong auf dem Festlande gegenübergelegene Hafen Kowloon an Grossbritannien abgetreten und neue Häfen, insbesondere Tientsin, Hangkow und der Yangtsekiangstrom von seiner Mündung bis zu letztgenanntem Hafen für den Handel der Vertragsmächte eröffnet wurden.

Die Rechte, welcher sich gegenwärtig die Fremden innerhalb der Grenzen des chinesischen Territoriums erfreuen, beruhen im Wesentlichen auf den Begünstigungen, welche durch die vorerwähnten Verträge und mehrere Nachtragsconventionen Grossbritannien, Frankreich und Japan gewährt und kraft der Meistbegünstigung auch den Angehörigen der übrigen Staaten, welche mit China Handelsverträge abgeschlossen haben, zutheil wurden. Demzufolge ist es allen Angehörigen fremder Vertragsmächte in China gestattet, frei im gesammten Reiche zu reisen und Grundstücke und Häuser auf ewige Zeiten zu pachten. Der Handelsbetrieb Fremder ist jedoch auf die fremdem Handel und fremder Schiffahrt eröffneten Häfen, die sogenannten Vertragshäfen, auf die dieselben verbindenden Meerestheile und Wasserstrassen beschränkt.

In jüngster Zeit wurde der Handel auch gestattet, wenn auch unter gewissen Bedingungen auf den gesammten Binnenwasserstrassen, also Flüssen und Canälen im Innern des Reiches. Solche Vertragshäfen existiren gegenwärtig 29, und sind dieselben:

Im Norden Newchuang, Tientsin, Chefoo; am Yangtsekiang: Chungking, Ichang, Hangkow, Shasi, Hankow, Kiukiang, Wuhu, Chinkiang, Shanghai; im Mündungsgebiete des Yangtsekiang und durch Canäle mit Shanghai verbunden: Soochow und Hangchow, an der Südküste Chinas: Wenchow, Foochow, Amoy, Swatow; am Westflusse gelegen Wuchow, Samshui, ferner an der Mündung des Westflusses Canton, bei Macao Lappa, gegenüber Hongkong, Kowloon; ferner Pakhoi, Kiungchow auf Hainan, Lungchow, Mengtsze, Szemao, im äussersten Südwesten Chinas an der Grenze von Tongking und endlich Yatung an der indisch-tibetanischen Grenze. Ich bemerke, dass letzterer Ort kein Hafen, sondern inmitten des Himalayagebirges an der mächtigen Landroute von Tibet nach Indien gelegen ist. Die daselbst befindliche Station der kaiserlich chinesischen Seezölle dient lediglich zur Controle des chinesisch-indischen Grenzverkehres. Im Laufe der letzten und in diesem Jahre sind als neue Vertragshäfen hinzugekommen:

Woosung an der Mündung des Whangpoo in den Yangtsekiang, der Vorhafen Shanghais, und Nanking, die alte südliche Hauptstadt des chinesischen Reiches.

Zur Förderung des fremden Handels in den Vertragshäfen sind daselbst den Fremden besondere Terrains zur Erbauung ihrer Wohn- und Waarenhäuser angewiesen. Diese Concessionen oder Settlements sind derartig eingerichtet, dass entweder das gesammte Gebiet ursprünglich von einer einzigen fremden Macht gekauft und parcellirt an die Angehörigen der fremden Mächte verkauft wurde, oder aber, dass die einzelnen Parcellen direct zu festgesetzten Preisen seitens der Fremden von den ursprünglichsn Besitzern erworben werden. Demzufolge stehen erstere Concessionen unter dem Schutze einer einzigen fremden Macht, letztere Settlements hingegen unter dem Schutze aller hiebei interessirten Vertragsmächte. Solche Concessionen besitzt Frankreich in Tientsin, Hankow, Shanghai, Russland in Hankow, Deutschland in Tientsin und Hankow, Japan in Hankow, Soochow, Hangchow, Shasi. Shanghai besitzt, wie oben erwähnt, eine französische Concession und ein sogenanntes vereinigtes englisches und amerikanisches Settlement, welches in der Verwaltung eines von den ansässigen Fremden gewählten Gemeinderathes steht. In diesem Jahre kam ferner ein sogenanntes Internationales Settlement hinzu, welches von der chinesischen Regierung behufs Erweiterung des bisherigen Settlements, welches sich für die fremden Bewohner Shanghais schon längst als viel zu klein erwies, gewährt wurde. Die fremdländischen Concessionen und Settlements besitzen vollkommen europäisch eingerichtete Gemeindeverwaltungen, in deren Händen auch die gesammte Sicherheits-, Sanitäts- und Baupolizei liegt, und welche zur Bestreitung

ihrer Ausgaben Umlagen auf die Miethspreise (in Shanghai 10 Percent) erhebt. Der chinesischen Regierung wird lediglich eine Grundsteuer seitens der fremden Grundbesitzer entrichtet. Mit der Vertretung der Gemeindeverwaltung nach aussen, insbesondere gegenüber den chinesischen Behörden, ist der daselbst residirende Consul der betreffenden Macht oder alle daselbst residirenden Consuln der Vertragsmächte betraut, welche zugleich auch zur Schlichtung aller Streitsachen, welche zwischen der Gemeindeverwaltung und einzelnen Personen entstehen, berufen sind.

Ein wichtiges Recht der in China ansässigen Fremden ist ihre Exterritorialität, in Folge welcher sie nur bei dem Consulargerichte ihres Staates, ohne Unterschied, ob Kläger Chinese, Angehöriger desselben oder eines anderen fremden Staates ist, geklagt werden können. Ebenso können auch weder Fremde noch Chinesen ohne Anordnung des Consuls oder des Seniors des Consularcorps innerhalb der Concessionen, beziehungsweise der Settlements verhaftet werden. In den fremden Niederlassungen wohnhafte Chinesen werden von Chinesen bei dem chinesischen Gerichtshofe, von Fremden bei dem zu diesem Behufe in den einzelnen, grösseren Vertragshäfen errichteten gemischten Gerichtshöfen geklagt und verurtheilt. Der gemischte Gerichtshof setzt sich aus dem chinesischen Richter und einem Consularvertreter des betreffenden Staates, welchem der Kläger angehört, zusammen.

Wie die geehrten Anwesenden schon aus Vorstehendem ersehen, entziehen sich die fremdländischen Niederlassungen fast vollkommen der Ingerenz der chinesischen Regierung, deren Behörden — selbst wenn sie nur eine kleine Truppe Militär gezwungenerweise durch die Niederlassung passieren lassen müssen — früher die Erlaubniss des fremden Consularvertreters einzuholen haben.

Oesterreich-Ungarn schloss mit China am 2. September 1869 einen Handels- und Schiffahrtsvertrag ab, der in seinen Bestimmungen fast vollkommen übereinstimmt mit jenen, welche das Reich der Mitte fast zur selben Zeit mit Dänemark, Schweden-Norwegen, Italien u. s. w. abgeschlossen hat. Durch diesen Handelsvertrag werden den Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie die Rechte der meistbegünstigten Nation eingeräumt, und treten unsere Nationalen somit in alle Rechte ein, welche bisher anderen Staatsangehörigen bewilligt worden sind oder später noch bewilligt werden. Die Giltigkeitsdauer des Handelsvertrages ist nicht festgesetzt, sondern wurde vereinbart, dass derselbe nach einer vorausgegangenen sechsmonatlichen Kündigung alle 10 Jahre einer Revision unterzogen werden kann. Durch den in Rede stehenden Vertrag erhielt Oesterreich-Ungarn das Recht, sich in allen dem internationalen Handel und Verkehr eröffneten Häfen durch Berufsconsuln vertreten zu lassen.

Gegenwärtig besteht für ganz China nur eine Berufsconsularvertretung, nämlich das k. und k. Generalconsulat in Shanghai. In Folge einer diesbezüglichen Abmachung mit der königl. grossbritannischen Regierung ist die Wahrnehmung der österreichisch-ungarischen Interessen in allen übrigen chinesischen Vertragshäfen den königl. grossbritannischen Consuln anvertraut, welche diesbezüglich dem k. und k. Generalconsulate in Shanghai unterstehen. Obwohl unsere Monarchie dadurch der reichlichsten Consularvertretung im Reiche der Mitte sich erfreut, so entspricht dieselbe doch nicht den gegenwärtigen Anforderungen von Handel und Industrie unseres Vaterlandes, da die britischen Consuln, wenn auch vom besten Willen beseelt, doch nicht jene Zeit haben, um sich auch der Förderung unserer Interessen zu widmen, abgesehen davon, dass sie nicht die hiefür nöthigen speciellen Kenntnisse besitzen und auch stets befürchten müssen, sich Vorwürfe von ihren eigenen Landsleuten zuzuziehen. Mit Rücksicht darauf stellt sich die Nothwendigkeit von neuen österreichisch-ungarischen Berufsconsulen in China als ein sehr dringendes Bedürfniss dar.

Den Bestimmungen des Friedensvertrages von Nanking entsprechend, unterliegen alle Waaren bei ihrer Ein- oder Ausfuhr nach und von China einem 5percentigen Werthzolle, welcher nach ihrem jeweiligen Marktwerthe bemessen wird. Von Artikeln, deren Import und Export durch die geltenden Verträge verboten sind, müssen genannt werden: Kanonenpulver, Schrot, Kanonen, Gewehre, Flinten-, Pistolen- und sonstige Munition sowie Kriegsmaterial; ferner Salz. Letzterer Artikel ist in China Gegenstand eines Staatsmonopoles, dessen Verwaltung sehr complicirt ist und den Salzpreis namhaft vertheuert. Besondere Bestimmungen gelten für die Einfuhr von Opium sowie für die Ausfuhr von Kupfermünzen sowie Reis, des wichtigsten Nahrungsmittels der chinesischen Bevölkerung, dessen Export im Allgemeinen gerade mit Rücksicht darauf gleichfalls verboten ist. Erfahrungsgemäss producirt China nämlich nicht jedes Jahr so viel Reis, als für den Consum der gesammten Bevölkerung erforderlich ist, sondern ist genöthigt, noch grosse Mengen von Reis aus Französisch-Tonking und Siam zu beziehen. Gleichwohl findet nicht selten, selbst in Zeiten grossen Reismangels in Folge schlechter Ernten, von einzelnen chinesischen Vertragshäfen ein Reisschmuggel insbesondere nach Japan statt, dessen Bevölkerung vorzieht, den eigenen, besseren und theureren Reis nach Amerika zu exportiren, und für den eigenen Bedarf den billigeren chinesischen Reis zu importiren. Keinem Zoll unterliegen folgende Artikel: Gold- und Silberbarren, fremde Münzen, Mehl, Sago, Biscuit, Conserven, Käse, Butter, Confectionswaaren, ausländische Kleider, Juwelen, vermischte Waaren, Parfumerien, Seife, Holzkohle, ausländische Kerzen, Tabak, Cigarren, Wein, Bier, Spirituosen, Haushaltungsgegenstände, Schiffsproviant, persönliche Reiseeffecten, Buchbinderwaaren, Teppiche, Messerschmiedwaaren, ausländische Medicinen und Glaswaaren.

Diejenigen Waaren, welche über die Vertragshäfen von oder nach dem Innern Chinas seitens fremdländischer Kaufleute zur Ausfuhr, beziehungsweise zur Einfuhr gebracht werden, unterliegen ausser den oberwähnten 5 Percent noch einem $2\frac{1}{2}$percentigen Zuschlagszoll von ihrem Marktwerthe. Dafür sind diese Waaren von allen übrigen Binnenzöllen, insbesondere von den Weg- und Wassermauthen, den sogenannten Likinsteuern befreit, welche in der willkürlichsten Weise von den chinesischen Steuerpächtern eingehoben werden und in ausserordentlichem Maasse zur Erschwerung des chinesischen Binnenhandels beitragen. Um aber der obigen Begünstigung theilhaftig zu werden, sind die fremdländischen Exporteure, beziehungsweise Importeure angewiesen, durch Vermittlung ihrer Consuln die Ausstellung von sogenannten Transitpässen für die betreffende Waare zu erlangen. Der Transitpass begleitet sodann die Waare bis zu ihrem Bestimmungsorte und dient als Bescheinigung für die begünstigte Zollbehandlung der Waare.

Da auch dieser Vorgang noch mit grossen Umständlichkeiten verbunden ist, so beherrscht gegenwärtig sowohl die fremdländische als auch die eingeborne Kaufmannschaft in China eine sehr lebhafte Bewegung, die Binnenzölle gänzlich aufzuheben und den für die Staatscasse dadurch entgehenden Gewinn eventuell durch eine Erhöhung der Ein- und Ausfuhrzölle zu ersetzen.

Zur Deckung der Schulden, welche China successive seit dem zweiten Kriege mit Grossbritannien in Europa zu contrahiren gezwungen war, wurden in Ermangelung anderer sicherer Staatseinnahmen die Erträgnisse der chinesischen Seezölle verpfändet und zu diesem Behufe die Verwaltung derselben fremdländischen Beamten übergeben. An der Spitze dieser musterhaft eingerichteten Organisation steht als Generalinspector Sir Robert Hart, ein Engländer, der in Peking residirt und direct der Centralregierung untersteht. In den Vertragshäfen liegt

die Verwaltung der betreffenden Seezollämter in Händen von Commissioners, denen entsprechendes Concepts-, Kanzlei-, Wach- und Dolmetschpersonal zur Seite steht. Das Personal der kaiserlich chinesischen Seezölle setzt sich aus Angehörigen aller fremden Vertragsstaaten zusammen, und hat jeder derselben das Recht, nach der Grösse seiner Handelsbeziehungen mit China auch eine entsprechende Anzahl von Stellen Conceptsbeamter für seine Nationalen zu beanspruchen. Gegenwärtig sind in der Verwaltung der kaiserlich chinesischen Seezölle (Conceptsbranche) fünf Nationale vertreten, und zwar ein Commissioner, ein Ungar, und vier Assistenten, Oesterreicher.

Da die Einnahmen aus den Seezöllen nicht genügten, auch die Verzinsung der in letzter Zeit seitens Chinas aufgenommenen auswärtigen Schulden zu garantiren, so wurde im vorigen Jahre auch die Likineinnahme einzelner Provinzen verpfändet und zu diesem Zwecke gleichfalls die Likinverwaltung unter der Oberaufsicht der kaiserlich chinesischen Seezölle fremden Beamten anvertraut, wodurch ein namhafter Bedarf von Angestellten eintrat.

Die Einnahmen aus den kaiserlich chinesischen Seezöllen beliefen sich im abgelaufenen Jahre auf mehr als 38 Millionen Gulden ö. W. etwas weniger als im vorhergegangenen Jahre, ein Ausfall, welcher sich durch die verminderte Einfuhr von indischem Opium erklärt.

Einrichtungen zur Beförderung von Briefschaften, Depeschen etc. kennt Chinas Staatsverwaltung schon seit vielen Jahrhunderten, und zwar unterhielt die Kriegsverwaltung in Peking bis in die jüngste Zeit Couriere, welche Staatsdepeschen, Amtssachen, daneben aber auch private Briefe in die verschiedenen Provinzen Chinas brachten. Daneben entwickelten sich aber auch private Postanstalten, die zu einer hohen Entwicklung gelangten und heute noch den meisten Briefverkehr der Chinesen untereinander besorgen. Wie gegen alle Staatseinrichtungen sind die Chinesen nämlich auch gegen die von der chinesischen Regierung in jüngster Zeit eingerichteten Postverwaltungen sehr misstrauisch, und ziehen vor, ihre Briefe den Privatposten zur Beförderung zu übergeben. Die ersten europäischen Posteinrichtungen in China wurden von den Settlements-Municipalitäten einzelner Vertragshäfen getroffen, welche sich jedoch in erster Linie lediglich mit der Briefbeförderung innerhalb der eigenen Vertragshäfen oder höchstens noch benachbarter beschäftigen. Diese Postverwaltungen, welche unter dem Namen der chinesischen Localposten bekannt sind, betrieben ein sehr schwunghaftes Geschäft mit der Emission von Briefmarken, welche aus Speculationsrücksichten fast jedes Jahr geändert wurden. Daneben errichtete auch die kaiserlich chinesische Seezollverwaltung die sogenannte Zoll- oder Custionspost, welche lediglich in den Stationen der Seezölle Aemter besass. Vor zwei Jahren wurde diese Seezollverwaltung namhaft vergrössert und in eine allgemeine kaiserlich chinesische Post umgewandelt, mit deren Besorgung und Einrichtung gleichwohl die Verwaltung der kaiserlichen Seezölle betraut blieb. In Folge dessen gingen die früher erwähnten Localposten ein, umsomehr, als die fremdländischen und einheimischen Schiffahrtsgesellschaften die bisherige unentgeltliche Beförderung der Briefschaften der chinesischen Localposten verweigerten. Nichtsdestoweniger fahren jedoch einzelne Localposten, respective die Municipalitätsvertretungen der einzelnen Settlements fort, zur Freude der Philathelisten ihre bisherigen Briefmarken zu verkaufen und dieselben sogar auf Wunsch mit Poststempeln zu versehen! Uebrigens huldigt auch die kaiserlich chinesische Postverwaltung in nicht geringem Maasse den Philathelismus, und es vergeht kaum ein Jahr, in welchem nicht neue Briefmarken zur Ausfuhr gelangen.

Daneben haben fremde Staaten schon seit vielen Jahren in mehreren Vertragshäfen eigene Postämter errichtet, so insbesondere die Postverwaltung der britischen Colonie Hongkong in Shanghai, Hankow, Tientsin, die französische Postverwaltung in Shanghai, Hankow, Tientsin, Chefoo, die deutsche in Shanghai, Tientsin, Hankow sowie selbstverständlich in Tsintau, dem Hauptorte des deutschen Pachtgebietes, die japanische in Shanghai, Soochow, Hangchow etc.

Die Mannigfaltigkeit der Postämter bringt es mit sich, dass Shanghai heute neben den Postämtern der kaiserlich chinesischen Postverwaltung noch solche Grossbritanniens, Russlands, Japans, Deutschlands, von Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika zählt. Da China bisher dem Weltpostverein noch nicht beigetreten ist, kommen natürlich für den Auslandsverkehr nur die fremden Postämter in China in Betracht, und besorgen dieselben auch die Weiterbeförderung der an sie seitens der chinesischen Postämter gelangenden Briefschaften.

In Folge dessen erfreuen sich die fremdländischen Postanstalten in den chinesischen Vertragshäfen einer sehr guten Rentabilität und werden fortgesetzt noch neue fremde Postämter errichtet. Die Einrichtung derselben entspricht vollkommen jener im betreffenden Mutterlande und kommen die Vortheile derselben dem fremdländischen Handel in China sehr zu statten. Was die Beförderung von Parcels, Packeten anlangt, so nimmt solche die französische Post in China bis zum Gewichte von 3, die deutsche Post sogar bis zum Gewichte von 5 *kg*, sowohl nach Frankreich, beziehungsweise Deutschland als auch nach den übrigen Ländern Europas an. Das Porto für ein Postpacket im Gewichte von 3 *kg* kostet z. B. auf der deutschen Post von Shanghai nach Oesterreich-Ungarn M. 3·60. Ebenso können auch sowohl mittelst der französischen als auch mittelst der deutschen Post Geldanweisungen nach Europa übermittelt werden.

Für die Beförderung der Briefe und Postsachen von Europa nach China und umgekehrt kommen lediglich die Postdampfer der englischen Peninsular & Oriental Steam Ship Co. sowie die französische Schiffahrtsgesellschaft Messageries Maritimes in Betracht, welche abwechselnd alle 14 Tage in Shanghai eintreffen oder von dort abgehen. Demzufolge trifft daselbst einmal in der Woche eine europäische Post ein und geht ebensooftmal eine solche ab. Ausserdem befördern auch die grossen alle drei Wochen zwischen Bremen, beziehungsweise Genua und Shanghai verkehrenden Dampfer des Norddeutschen Lloyd Briefe und Postsendungen, in Folge dessen auch noch jede dritte Woche eine zweite directe Postbeförderung von und nach Europa stattfindet. Da sämmtliche Dampfer der vorgenannten Gesellschaft fast gleiche Schnelligkeit erzielen, so stellt sich die Dauer der Briefbeförderung zwischen Europa und Shanghai oder umgekehrt via Suez auf ca. 30 Tage.

Weitaus langsamer vollzieht sich begreiflicherweise der Postverkehr nach den weiter im Innern des chinesischen Reiches oder im Norden desselben gelegenen Vertragshäfen und Orten. In dieser Beziehung gestaltete sich insbesondere der Postverkehr zwischen Shanghai und Tientsin, Nanking und Peking während des Winters bis in die jüngste Zeit sehr schleppend. Da nämlich zwischen der Zeit vom November bis März die Zugänge zu den Häfen von Tientsin und Nanking zugefroren sind, mussten alle Briefschaften von und nach diesen Bestimmungsorten zu Lande mittelst der chinesischen Posten befördert werden, was unter Umständen für die Strecke Shanghai—Tientsin allein oft 20 Tage und mehr benöthigte. Erst im vorigen Jahre gelang es, einen eisfreien Hafen bei Peitaho nordöstlich von Tientsin zu ermitteln, über welchen nunmehr alle wichtigeren Briefe. Packete gleichwohl ausgenommen, befördert werden.

Hinsichtlich der telegraphischen Verbindung Chinas mit Europa kommen zwei Linien in Betracht. Die eine, südliche, wird durch ein submarines Kabel gebildet, welches von Shanghai, beziehungsweise den Gutzleff-Inseln, an der Mündung des Yangtsekiang längs der südchinesi-

schen Küste durch den Canal von Formosa nach Hongkong führt und sich daselbst an die von dort nach Singpore und Britisch-Ostindien geleiteten Kabel anschliesst. Dieses Kabel ist Eigenthum der grossen nordischen Telegraphencompagnie, der sogenannten Great Northern Telegraph Co., einer dänischen Actiengesellschaft, deren Sitz in Kopenhagen sich befindet. Diese Gesellschaft besorgt auch den Betrieb der im Besitze der englischen Eastern Extension Telegraph Co. befindlichen Kabel, von welchen für China insbesondere jenes submarine Kabel in Betracht kommt, welches von Shanghai nach Nagasaki führt und die telegraphische Verbindung Chinas mit Japan herstellt. Das Hauptbureau der nordischen Telegraphencompagnie befindet sich für China in Shanghai, und unterhält die Gesellschaft sowohl daselbst als auch in den übrigen Stationen an der Südküste Chinas zahlreiches Personal von europäischen, zumeist dänischen Angestellten. Eine zweite telegraphische Verbindung Chinas mit Europa wird durch die russische Telegraphenlinie quer durch Sibirien hergestellt, welche in Kiachta an das chinesische Telegraphennetz anschliesst und via Urga nach Peking führt. Mit Rücksicht auf die zahlreichen Einschränkungen und Zeitverluste, welchen der Depeschenverkehr auf dieser ausgedehnten sibirischen Landlinie unterworfen ist, kommt letztere höchstens für die directen Telegraphencommunicationen Pekings mit Europa in Betracht, ein grosser Theil des Depeschenverkehres dieser Hauptstadt sowie insbesondere die gesammte Telegraphencorrespondenz zwischen Shanghai und den übrigen chinesischen Vertragshäfen einerseits und Europa andererseits wird durch die eingangs erwähnte südliche Kabellinie der dänischen Gesellschaft vermittelt. Innerhalb Chinas befinden sich die Telegraphenlinien im Besitze der kaiserlich chinesischen Telegraphenverwaltung, welche halb Regierungsunternehmen, halb chinesische Actiengesellhchaft ist und in den Händen einflussreicher chinesischer Mandarinen und Capitalisten sich befindet. Die Anlage der ersten chinesischen Telegraphenlinie wurde durch Ingenieure der vorerwähnten nordischen Telegraphencompagnie durchgeführt, und liegt der Bau, Betrieb und die technische Erhaltung der chinesischen Telegraphenlinien theilweise noch in den Händen einzelner, von der nordischen Telegraphencompagnie entlehnter Beamten und Ingenieure. Das Betriebspersonal setzt sich ausschliesslich aus Chinesen zusammen, und können mit Rücksicht darauf die Leistungen des chinesischen Telegraphen als nicht ungünstige bezeichnet werden. Gegenwärtig sind fast alle Provinzialhauptstädte des Reiches durch Telegraphenlinien verbunden, welche im Westen längs des Yangtsekiangstromes fast bis an die Grenze Tibets reichen. Die wichtigste Linie ist jene, welche Shanghai mit Tientsin und Peking zu Lande via Chinkiang und längs des Kaisercanales verbindet. Die steigende commercielle Bedeutung Tientsins und Shanghais, nicht minder die jüngsten politischen Ereignisse haben in letzter Zeit den Depeschenverkehr auf dieser Linie namhaft vermehrt, und konnte sie in Folge dessen kaum mehr den Ansprüchen, welche an sie gestellt wurden, Genüge leisten. Da die Linie auch theilweise durch die versumpften Gebiete am Kaisercanale und am Hoangho führt, so sind Beschädigungen in Folge Ueberschwemmungen, Wolkenbrüche etc. sehr häufig, und kommt es nicht selten vor, dass der telegraphische Verkehr mit der Reichshauptstadt tagelang unterbrochen ist. Mit Japan, Korea und Wladiwostok steht Shanghai via Nagasaki, Peking durch directe Landlinien durch die chinesische Mandschurei in Verbindung. Es ist begreiflich, dass von den zunehmenden Handelsverbindungen Chinas mit dem Auslande und auch von den politischen Ereignissen die beiden in Rede stehenden Telegraphengesellschaften daselbst enormen Gewinn gezogen haben, insbesondere aber die nordische, welche das Monopol der Telegraphenverbindung Chinas mit der Aussenwelt besitzt. Da es nämlich bis jetzt noch nicht gelungen ist, ein Kabel durch den Stillen Ocean zu legen und Japan mit der Westküste Amerikas zu verbinden, so müssen auch alle Depeschen zwischen Ostasien und der neuen Welt via Europa gehen. Wie verlautet, schreitet nunmehr die Regierung der Vereinigten Staaten daran, im Hinblicke auf die Erwerbung der Philippinen und ihres gesteigerten Handelsverkehres mit China und Japan ein solches Kabel herzustellen.

Was die Telegraphenkosten zwischen Oesterreich-Ungarn und China anlangt, so betragen dieselben per Wort, z. B. von Shanghai nach Stationen in Oesterreich-Ungarn ca. fl. 3·60 ö. W., nach den Vereinigten Staaten von Amerika 3·63—4, nach Japan 70 kr.

Die namhafte Höhe dieser Telegraphengebühren wie nicht minder der Umstand, dass man im Hinblicke auf die grosse Entfernung, welche Ostasien von Europa trennt, zur raschen Uebermittlung wichtiger Nachrichten lediglich an den Telegraphen angewiesen ist, haben schon längst die in China etablirten Handelsfirmen veranlasst, ausschliesslich in Codeworten zu telegraphiren. Zu diesem Behufe werden nicht nur die im allgemeinen Handelsverkehr gebräuchlichen internationalen Code, wie der A-B-C-Code und andere benützt, sondern die fremdländischen Kaufleute und Händler haben mit ihren Geschäftsfreunden und Committenten in Europa specielle, sehr vereinfachte Privatcodes vereinbart, mit Hilfe welcher oft nur durch ein einzelnes Wort ein sehr complicirtes Geschäft abgeschlossen werden kann.

Telephonnetze besitzen die Städte Shanghai, Tientsin und Hankow, dieselben sind Eigenthum englischer Gesellschaften und verzeichnen zunehmende Ausdehnung.

Die verworrensten Verhältnisse herrschen im chinesischen Reiche hinsichtlich der Geldwährung. Als eigentliche, ureigenthümliche und einzige Handelsmünze kann lediglich der sogenannte Käsch gelten, eine runde oder viereckige Münze aus Kupfer, welche in der Mitte eine wieder verschieden geformte Öffnung trägt, mit welcher mehrere dieser Münzen an eine Schnur gereiht werden. Diese Münze ist aus einer Kupferlegierung hergestellt, nicht geprägt, sondern gegossen, und entsprachen ungefähr 1000 Stück derselben noch im Jahre 1892 im Werthe einem Shanghai Tael, das ist ca. fl. 1·25 ö. W. Die fortgesetzte Münzverschlechterung in der Herstellung dieser Kupfermünze, welche nicht der Centralregierung, sondern den einzelnen Provinzialregierungen überlassen ist, brachte jedoch namhafte Veränderungen im Werthe dieser Käsch mit sich, und werden gegenwärtig kleine, grosse, mittlere Käsch, die mannigfaltigsten Sorten solcher Käsch in mannigfachem Werthe unterschieden. Die Steigerung des Kupferpreises und die zunehmende Entwerthung des Silbers haben in jüngster Zeit aber auch eine Erhöhung der Käschwerthe herbeigeführt und werden gegenwärtig nur 1170 Käsch auf einen Shanghai-Tael gerechnet. Da, wie oben bemerkt, diese kleinste Münze das einzige gangbare Geldmittel im Innern des chinesischen Reiches ist, so ist es leicht, sich die Schwierigkeiten auszumalen, mit welchen eine Reise dortselbst verbunden ist, wo ganze Ladungen von Käsch mitgeführt werden müssen, und wo in der einen Provinz die Käsch der anderen Provinzen nicht oder nur mit entsprechendem Werthabzug acceptirt werden.

Als Rechnungsmünze gilt in China der Silber-Tael, welche jedoch nicht ausgeprägt wird, sondern nur ein chinesisches Pfund reinen Silbers, sogenannten Syceesilbers, darstellt. Zum Unglücke für den chinesischen Handel ist aber auch dieser Tael nicht im gesammten Reiche gleich, sondern fast in jeder Provinz verschieden, demzufolge unterscheidet man Peking-, Tientsin-, Shanghai-, Hangkow-, Canton-Taels und zahlreiche andere. Um wenigstens für die Zollzahlungen eine einheitliche Basis zu haben, schuf die chinesische Regierung noch den sogenannten Zoll- oder Haikuan-Tael, dessen Werth im abgelaufenen Jahre ungefähr M. 2·4 oder fl. 1·76 ö. W. betrug.

Begreiflicherweise unterliegen sämmtliche Taelgattungen auch den jeweiligen Cursschwankungen des Silbers, welche gerade in den letzten Jahren sehr starke waren und die Abwicklung der Geschäftsbeziehungen Chinas mit den fremden Ländern wesentlich erschwerten.

Diese complicirten Währungsverhältnisse Chinas, beziehungsweise der völlige Mangel einer einheitlichen und thatsächlichen Währung daselbst veranlassten in grossen Plätzen, welche die meisten Geschäftsbeziehungen mit den fremden Ländern unterhielten, die Einführung einer fremden Verkehrsmünze, als welche sich der mexicanische Piaster oder Silberdollar herausbildete. Derselbe spielt in den chinesischen Vertragshäfen gegenwärtig dieselbe Rolle wie der österreichische Maria Theresien-Thaler in der Levante oder in Abessynien. Ohne ein legales Geldmittel zu sein, dient er zur Ausgleichung aller kleineren Verbindlichkeiten im Geschäfts- und Privatverkehre zwischen den Fremden untereinander einerseits und den Chinesen andererseits.

Die alljährlich benöthigten Mengen dieser Münze werden von den Bankinstituten via London importirt, und notirte der Preis des mexicanischen Dollars im abgelaufenen Jahre per Unze ca. $26^5/_8$ d. In unserer Währung entspricht der mexicanische Dollar im Werthe ca. 1 fl. 10 kr. Der mexicanische Dollar zerfällt in 100 Cents und wird Scheidegeld im Werthe von 5, 10 und 20 Cents, sowohl von einzelnen chinesischen Provinzialregierungen als auch von der britischen Colonialverwaltung in Hongkong ausgeprägt. Daneben befinden sich auch Centsstücke von Singapore, Mauritius und anderen britischen Colonien in den chinesischen Vertragshäfen im Verkehre. Der zeitweise sehr stark sich geltend machende Mangel an Silberscheidemünzen hat private Corporationen, wie Clubs, Vereine, in jüngster Zeit auch die englische Municipalität von Shanghai zur Ausgabe von Tickets, auf bestimmte Anzahl von Cish, beziehungsweise Cents lautend, veranlasst, die von den Chinesen an den Cassen dieser Corporationen jederzeit eingelöst werden können.

Papiergeld, und zwar Noten zu 1, 5, 20, 100 und 1000 $ sowie Shanghai-Taels werden auch von den hervorragendsten Banken in den chinesischen Vertragshäfen emittirt. Im Uebrigen bemerke ich, dass der Geldverkehr in Baarem innerhalb der chinesischen Vertragshäfen sich überhaupt nur auf das äusserst unumgängliche Maass beschränkt; da jeder daselbst ansässige Fremde bei einem Bankinstitut sein Contocorrent besitzt, so macht derselbe alle grösseren Zahlungen, oft von 10 $ angefangen, nur mittelst Checks und werden in Geschäftsläden, Hôtels, Clubs auch solche Anweisungen angenommen, welche auf einen bestimmten Geldbetrag lauten, mit der Unterschrift des Schuldners versehen sind, am Schlusse des Monates gesammelt und von den betreffenden Compradore den Fremden zur Zahlung präsentirt werden.

Unter allen Beschäftigungen, welchen sich die zahlreiche Bevölkerung des chinesischen Reiches hingibt, nimmt Ackerbau die erste Stelle ein. Der heilige Gebrauch, demzufolge der Kaiser von China alljährlich auf einem Grundstücke innerhalb seines kaiserlichen Palastes mit dem Pfluge vier Furchen zieht und hierin von allen seinen Statthaltern in den verschiedenen Provinzen des Reiches nachgeahmt wird, beweist zur Genüge, in welch hohen Ehren die Landwirthschaft in China steht. Da als der Eigenthümer allen Grund und Bodens der chinesische Kaiser angesehen wird, so werden die Grundstücke direct von der Krone auf unbestimmte Zeit, beziehungsweise so lange der Pacht regelmässig gezahlt wird, gepachtet. Als Pächter erscheinen nur selten einzelne Personen, sondern vielmehr ganze Familien und Gemeinschaften, unter deren Mitgliedern die Bewirthschaftung der einzelnen Grundstücke vertheilt wird. Mit Rücksicht auf die grosse Sorgfalt, welche der Chinese auf die Bewirthschaftung seiner Grundstücke und in Ansehung dessen, dass in dichter bevölkerten Districten auch der kleinste Flecken Erde nutzbringend bewirthschaftet wird, verdient der Chinese eher die Bezeichnung eines Gärtners als eines Landwirthes. Unwissend vieler Hilfsmittel, über welche die Landwirthschaft in Europa schon längst verfügt, ersetzt der Chinese dieselben durch seine fleissige und ausdauernde Handarbeit. Die landwirthschaftlichen Geräthe sind auch heute noch von der primitivsten Art. Die Pflüge ausschliesslich aus Holz, nur mit Eisen beschlagen, welche nur äusserst seichte Furchen in dem Feldboden ziehen können. Getreide und Gras werden theils mit der Hand ausgerissen, theils mit primitiven Sicheln gemäht, welche von eingeborenen Schmieden aus altem Eisen hergestellt werden. Sensen sind in China noch gänzlich unbekannt und dürfte die Einführung anderer moderner Ackerbaugeräthe noch lange an den Conservatismus, nicht minder aber an der Armuth der eingeborenen Bevölkerung scheitern. Als Zugthiere verwendet der chinesische Ackerbauer zumeist Büffel, Ochsen, Kühe, nicht selten auch Maulthiere. Grosse Sorgfalt schenkt der Chinese der Bewässerung, welche insbesondere bei der Reiscultur von grösster Wichtigkeit ist. Die zahlreichen Wasserläufe, welche die chinesische Tiefebene durchziehen, gewähren die geeignetsten Mittel dazu, und wird das Wasser aus den Canälen auf die höher gelegenen Grundstücke theils mit der Hand, theils mittelst sogenannter Paternosterwerke geschöpft. Eine Düngung, wie solche in den Ackerbauländern der westlichen Hemisphäre üblich ist, kennt der chinesische Bauer nicht, sondern verwendet er dazu den Schlamm und Unrath, welcher sich in den zahlreichen Wasserläufen und Tümpeln ansammelt, welche die Dörfer umgeben. Der daselbst angesammelte Schlamm wird alljährlich ausgestochen und als Dünger, eventuell auch auf weite Entfernungen zum Verkaufe gebracht.

(Fortsetzung folgt.)

OSCAR BAUMANN.

Auch in diesen Blättern, wo der kürzlich in der Blüthe seiner Jahre verstorbene Afrikareisende Dr. Oscar Baumann zu wiederholtenmalen seine afrikanischen Erfahrungen und Eindrücke niedergelegt hat, geziemt es sich wohl, der tapferen, von den grössten Erfolgen gekrönten Thaten unseres berühmten Landsmannes zu gedenken, dem die wirthschaftliche wie die wissenschaftliche Erschliessung weiter Landgebiete des schwarzen Erdtheiles immer aufs Tiefste verpflichtet sein wird.

Kurz war das Leben dieses seltenen, für den Entdeckerberuf geborenen Mannes, aber reich an Sieg und Erfolg. Im Jahre 1865 geboren, ist Baumann nach Absolvirung gründlicher geographischer und naturwissenschaftlicher Studien und nach specieller Ausbildung im k. k. militär-geographischen Institut, wo er in der Ausführung von Routenaufnahmen und astronomischen Ortsbestimmungen auf das Tüchtigste geschult wurde, als Zwanzigjähriger sofort in seine Entdeckerlaufbahn eingetreten, indem er 1885 von der Wiener k. k. Geographischen Gesellschaft aufgefordert wurde an der österreichischen Congo-Expedition unter Führung von Dr. Oscar Lenz als Geograph theilzunehmen. Wenn diese Expedition nicht ohne bleibende werthvolle Ergebnisse verlaufen ist, so war dies vor Allem dem Fleiss und der Tüchtigkeit des Anfängers zu verdanken. Trotz schwerer Erkrankung, die ihn zwang, an der Stanleyfallsstation die Expedition zu verlassen, ist ihm doch die Herstellung der ersten grösseren und brauchbaren Karte des mittleren Congo als Hauptfrucht seiner Congoreise zu verdanken. Am Schlusse seines ersten afrikanischen Aufenthaltes führte er noch, völlig selbständig und auf eigene Faust, eine Durchforschung der spanischen Insel Fernando Póo in der Gumiabucht durch, wobei die interessante Urbevölkerung des Eilandes genau studirt wurde. Eine schöne Monographie dieser reizvollen Tropeninsel nebst werthvoller Karte ist das sehr ehrenvolle Ergebniss dieser kühnen Unternehmung Baumann's gewesen und hat ihm in Verein mit seinen Leistungen am

Congo sofort einen ehrenvollen Namen und Zutrauen in der Afrikaforschung gesichert.

Nachdem er sich 1887 zu Leipzig den Doctorhut geholt, sehen wir ihn 1888 auf jener bekannten unglücklichen Expedition nach Deutsch-Ostafrika begriffen, im Verein und auf die Initiative des bekannten kühnen Bezwingers des Kilimandscharo *Dr. Hans Meyer*. Es galt zunächst, das gebirgige unbekannte Gebiet Usambaros zu erforschen und sonach zum Kilimandscharogebiet vorzudringen. Der erste Theil dieser Aufgabe konnte trotz der schwierigsten Umstände in dem eben losbrechenden Araberaufstand, der 1888 im deutschen Gebiete tobte, noch glücklich gelöst werden: aber dann geriethen die unerschrockenen Reisenden bekanntlich durch Negerverrath in die Hände des aufständischen Araberhäuptlings Buschiri, der sie nach einigen Tagen qualvoller Gefangenschaft und peinlicher Todesbedrohungen gegen Lösegeld wieder in Freiheit setzte. Aber die Expedition war aufgelöst, und nur wie durch ein Wunder erhielt Baumann wider alles Hoffen nach einigen Monaten seine kostbaren geraubten Aufnahmen und Tagebücher zurück, so dass er nicht nur die erste Karte von Usambara publiciren konnte, sondern auch das fesselnde Werk: „In Deutsch-Ostafrika während des Aufstandes" zu Tag brachte.

Schon ein Jahr später sehen wir den unerschrockenen Reisenden auf seinen eigenen Spuren und mit seiner eigenen Karte wieder in dem wunderbaren Berglande im Nordosten der deutschen Colonie, dem aussichtsvollsten Hochland des deutsch-ostafrikanischen Besitzes, das er diesmal auf das Genaueste in geographischer, naturwissenschaftlicher und ethnologischer Beziehung erforscht, wie es ihm auch gegönnt war, die fast noch gänzlich unbekannten Nachbargebiete des Landes zu durchwandern und kartographisch festzulegen.

In der schönen Monographie: „Usambara und seine Nachbargebiete" hat der Reisende Alles zusammengefasst, was sich ihm auf dieser in jeder Beziehung geglückten und ergebnissreichen Expedition an neuen Beobachtungen aufdrängte. Das überaus günstige Prognostikon, das Baumann der wirthschaftlichen Zukunft und Entwicklung gerade dieses schönen Berglandes stellen konnte, hat sich seither glänzend bestätigt. Schon tönt der Pfiff der Locomotive durch seine Wälder und Thäler, und wie irgendwo wird hier der tropische Plantagenbau die reichsten Ergebnisse tragen.

Nach dieser überaus erfolgreichen Forschungsreise ward Baumann unmittelbar vor die Hauptaufgabe seines Lebens gestellt, die Leitung und Durchführung der grossen Mossai-Expedition, die das deutsche Antisclavereicomité ausrüstete, um ein von Stanley geplantes, aber als zu schwierig aufgegebenes Unternehmen durchzuführen, die aber Baumann, vom tapfersten Entdeckersinn gehoben und vom Glücke begünstigt, weit über die ursprünglichen Pläne hinaus erstreckte, wobei ihm die wichtigsten und ausgedehntesten geographischen Entdeckungen gelangen und wobei das letzte Räthsel des Nilquellenproblems gelöst wurde. An viertausend Kilometer unbekannten Gebietes wurden aufgenommen, zahlreiche neue Völker und Ländergebiete entdeckt, ganze Gefechte mit kriegerischen und feindseligen Eingebornen durchgekämpft und das Prestige der deutschen Macht, des weissen Mannes überall ebenso würdig als fest gewahrt. Mit diesem durch fast $2\frac{1}{2}$ Jahre währenden Entdeckungszuge, wobei eine Karawane, die mitunter zu tausenden von Köpfen anschwoll, zu leiten und in Zaum zu halten war, den Baumann als einziger Weisser leitete, hat sich unser kühner Landsmann unvergänglich in die Annalen der Entdeckungsgeschichte Afrikas eingeschrieben, hat er sich den Ruhm eines wahrhaft grossen Forschers erworben. In seinem nach glücklicher Vollendung dieser grossen Reise (1893) publicirten classischen Reisewerke: „Durch Mossayland zur Nilquelle" und sein grosses Kartenwerk des durchzogenen Gebietes hat er sich selbst das schönste und bleibende Denkmal gesetzt.

Durch lange Jahre der Gewöhnung war Baumann das Leben in Afrika, „im Busch", wie er es nannte, fern von allen Bequemlichkeiten und der Gesellschaft Europas immer mehr zum Bedürfniss geworden. Nachdem er noch 1895 und 1896 kleinere Expeditionen und Forschungsreisen in Deutsch-Ostafrika ausgeführt, bot sich ihm mit der Wiederaufrichtung des österreichisch-ungarischen Consulates in Zanzibar (1896) die erwünschte Gelegenheit, seine unvergleichlichen afrikanischen Erfahrungen, die sich ebenso auf die wirthschaftlichen Verhältnisse wie auf Natur und Menschenthum Ostafrikas bezogen, im Dienste des Vaterlandes entsprechend zu verwerthen. Er hat die letzten Jahre seines Lebens als Consul in Zanzibar die Anforderungen seines Amtes in der glänzendsten Art versehen; er hat aber trotz der im Jahre 1897 eingetretenen schweren Erkrankung an der Lösung wissenschaftlich-geographischer Aufgaben noch in gewohnter Energie und Gründlichkeit theilgenommen, indem er in den Jahren 1895—1899 die ihm von der Leipziger Gesellschaft für Erdkunde übertragene Erforschung der Inseln des Zanzibar-Archipels (Zanzibar, Pemba und Mafia) glänzend durchführte und in Schriften mit den bezüglichen Kartenaufnahmen niederlegte.

Ausser seinen wissenschaftlichen und kartographischen Werken haben wir von dem lebhaften Geiste Oscar Baumann's, der mit mächtiger Spannkraft überall der Fülle auf ihn einstürmender neuer Eindrücke Stand hielt und sie machtvoll bewältigte, noch eine fast unübersehbare Reihe köstlicher und anschaulicher Schilderungen von Land und Leuten am Congo und in Centralafrika wie von der ostafrikanischen Küste erhalten. In fast novellistisch anmuthenden Skizzen und Sitten- wie Lebensbildern wusste er den Duft des exotischen Lebens in merkwürdiger Schärfe und Deutlichkeit vor uns aufsteigen zu lassen. Ebenso hat er überall mit strenger Unparteilichkeit und unbestechlicher Kritik die wirthschaftlichen Verhältnisse erhoben; er gehörte nicht zu den Enthusiasten, die im ersten Rausch des Entzückens überall Paradiese finden; aber auch nicht zu den verbitterten Pessimisten, welchen, da ihnen der Blick für's Grosse und Neue fehlt, überhaupt jeder afrikanische Besitz verdächtig scheint. Seine Rathschläge und seine Urtheile zeugen stets von der wissenschaftlichen Zuverlässigkeit, die den Reisenden so sehr ehrte und die unter allen Umständen bei ihm erprobt wurde.

Wer Oscar Baumann je gesehen oder gar näher getreten ist, wird sich von der kraftvollen Natur, dem einfachen, humoristischen Wesen des Mannes, der trotz seiner Erfolge jeder Ruhmredigkeit abhold war und jeden Lärm, jede Eitelkeit der Welt verabscheute, mächtig berührt gefühlt haben. In der That, es war eine heldenhafte Seele in dem kraftstrotzenden Leib, den fast drei Jahre furchtbarster Leiden erst brechen und überwinden konnten. In voller Geisteskraft, aber in männlichster Resignation und nur mehr mit dem Wunsch nach völliger Ruhe und Befreiung von der unerträglichen Marter des Leibes ist der noch jugendliche Forscher am 12. October d. J. zu Wien verschieden in den Armen seiner untröstlichen betagten Eltern, die in ihm den einzigen Sohn verloren.

Das Andenken an diesen edlen und grossen Freiwilligen, den unser Vaterland in den Dienst der Erdkunde gestellt hat, wird nicht erlöschen. „Der Brecher", wie O. Baumann vom Neger Ostafrikas genannt wird, wird immer als einzigartige Erscheinung, als Typus des gebornen Entdeckers unter uns wie in der Wissenschaft fortleben!

Dr. M. H.

JEDNOTA

DIE HUNGERSNOTH IN BRITISCH-INDIEN.

Das k. und k. General-Consulat in Bombay berichtet unterm 25. October l. J.:

Soweit die Verhätnisse nach den vorliegenden Berichten überblickt werden können, lässt sich das weite Gebiet sammt den unter der Herrschaft der eingeborenen Fürsten stehenden Ländern mit Rücksicht auf die Ernteaussichten in drei Gruppen theilen.

Die erste, in welcher die klimatischen Verhältnisse des ablaufenden Jahres günstige und normale gewesen sind, die zweite, in welchen zum Theile normale Wetterverhältnisse geherrscht haben, und endlich die dritte, in deren Gebiete durch die völlig ungenügende Wassermenge, welche während der letzten Regenzeit gefallen ist, eine vollständige Missernte bevorsteht.

Im Gegensatze zu dem Jahre 1896, in welchem durch das Ausbleiben der Monsoonregen in ganz Indien grosse Dürre herrschte, als deren Folge nicht nur eine Missernte, sondern eine Hungersnoth eintrat, welche nach manchen Schätzungen viele Millionen von Menschen dahingerafft haben soll, scheint heuer das Gebiet, in welchem Hungersnoth zum Theile schon herrscht oder binnen Kurzem ausbrechen wird, räumlich beschränkter.

Zu der ersten oben angegebenen Gebietsgruppe, in welcher normale Zustände herrschen, zählt in erster Linie die bevölkerungsreiche Provinz Bengalen, dann der grösste Theil der ebenfalls dichtbevölkerten Nordwestprovinzen, ferner Burma, wo eine überaus reiche Reisernte heuer gediehen sein soll, dann im Süden des Reiches der grösste Theil der Provinz Madras, wo gerade in der letzten Stunde reichlicher Regenfall sich einstellte, welcher die Saaten rettete, und endlich das Gebiet des Staates Mysore. Hieher zu zählen sind grosse Strecken der Provinz Sindh und die südwestlichen Theile des Punjab, welche über genügende Bewässerungsanlagen verfügen, welche von den dem Himalaya entströmenden Wasserläufen gespeist werden.

Zur zweiten Gruppe von Gebieten, in welchen hauptsächlich der Verlauf des Herbstes, je nachdem die Witterung zur Aussaat der Winterfeldfrüchte günstig sein wird oder nicht, zeigen wird, ob die Ernte den Bedürfnissen des Landes genügen kann, sind die südlichen Theile der Präsidentschaft Bombay, dann Theile von Hyderabad, der grösste Theil von Centralindien, dann die westliche Hälfte der Nordwestprovinzen und endlich der nördliche und unmittelbar an die Gebirge grenzende Theil des Punjabs zu rechnen. In allen diesen Gebieten kann gegenwärtig wegen Trockenheit und Dürre nicht gesäet werden; der erhoffte Eintritt von Niederschlägen kann jedoch noch Vieles dort retten.

Die dritte Gruppe begreift endlich jene leider ziemlich grossen Landstriche, welche durch die Dürre am härtesten betroffen wurden. Hiezu zählen von dem englischen Gebiete fast $^5/_6$ der Centralprovinzen, dann Berar, das nördliche Dekhan und Guzerat, ferner der Süden und Theile von Centralpunjab, die sogenannten selbständigen Staaten in Centralindien und Rajputana sind auch sämmtliche von der Hungersnoth befallen. Das Territorium, welches durch die heurige Missernte, am schwersten leidet, beläuft sich auf ungefähr 350.000 englische Quadratmeilen mit circa 30 Millionen Einwohnern. Leider ist die Dürre heuer noch stärker wie im Jahre 1896/97, und es wird gemeldet, dass seit dem unheilvollen Jahre 1868 die Situation noch nie so düster gewesen ist. Zur Vergrösserung des Unheils trägt der Umstand bei, dass in dem Jahre 1896/97 dieselben Gebiete von der Hungersnoth heimgesucht worden waren und die Bevölkerung sich von dem damals verursachten Schaden kaum erholt hat. Auch der Viehstand litt damals und geht jetzt seinem Untergange entgegen, wenn auch versucht wird, durch Versendung der Heerden in Gebiete wo Futter vorräthig ist, dem Uebelstande zu steuern.

Die Preise der Lebensmittel stiegen natürlich in den letzten Monaten ausserordentlich und werden sich vielleicht noch vertheuern, doch hofft man aus den Landestheilen, welche eine günstige Ernte hatten, genügend Lebensmittel in die von der Hungersnoth betroffenen Gebiete bringen zu können. Als wahrer Segen erweisen sich die Eisenbahnen, welche in den letzten Decennien gebaut wurden. Im Hungersnothjahre 1866 kostete der Transport eines Maunds Getreide auf Tragthieren von Agra nach Ajmere Rupien 2.4 (ca. fl. 1·80), während heute die Eisenbahn den viel rascheren Transport um 3 Annas (15 kr. ö. W.) besorgt. Die vielen Bewässerungscanäle, welche in den letzten Jahrzehnten erbaut wurden, werden wenn auch nur theilweise, das Uebel zu verkleinern ermöglichen. Die Kosten, welche die Hungersnoth dem indischen Schatzkanzler verursachen werden, schätzt man jetzt schon auf 10—15 Millionen Rupien (8—12 Millionen Gulden), welche theils durch Ausfall von Steuern und Abgaben theils durch Ausführung von Nothstandsbauten verursacht werden. Bei letzteren sind Ende September in der Präsidentschaft Bombay 63.000, in Punjab 71.000, in den Centralprovinzen 121.000, in Berar 28.000 und in Ajonere-Mirvara 76.000 Personen beschäftigt gewesen, in ganz Britisch-Indien (mit Ausschluss der selbständlgen Staaten) also über 250.000 Personen. Im October 1896 fanden nur 50.000 Personen auf Staatskosten Beschäftigung.

Dass diese Lage einen starken Rückschlag auf die Handelsverhältnisse Indiens ausübt, ist einleuchtend. Während einerseits dem Exporthandel viel geringere Quantitäten von Landesproducten zur Verfügung stehen, welche überdies nur zu so hohen Preisen von den Händlern abgegeben werden, dass sie am Weltmarkte nicht concurriren können, herrscht am Importmarkte völlige Ruhe und Stille. Die Consumenten im Inlande können, was wenigstens die von der Hungersnoth heimgesuchten Gebiete betrifft, kaum die zum Lebensunterhalte nöthigen Nahrungsmittel erschwingen und die Anschaffung aller anderen minder nöthigen Artikel muss daher nothgedrungen auf günstigere Zeiten verschoben werden.

Da trotz schon so oft wiederholter Warnung heimische Fabrikanten und Exporteure noch immer mit eingeborenen Firmen direct ohne Vermittlung einer vertrauenswürdigen europäischen Firma nach Bombay Geschäfte machen, sei hier besonders darauf hingewiesen, dass die Zahlungsfähigkeit der meisten eingeborenen Firmen jetzt sehr stark gelitten und die Unsicherheit derselben unter den gegenwärtigen Verhältnissen sich eher vergrössert hat.

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Eine starke Bande russischer Armenier überschreitet die russische Grenze durch den Kossa-Dagh-Pass beim Berge Ararat und besetzt das armenische Kloster in Dutak, Sandschak Bajasid, Vilajet Bitlis. Später kommt es zu einem Zusammenstosse mit den türkischen Truppen, wobei es auf beiden Seiten Todte und Verwundete gibt. Auch die Kurden leiten auf die Nachricht, dass der Sohn eines kurdischen Paschas im Kampfe gefallen sei, die Verfolgung ein, indem sie gleichzeitig Ausschreitungen gegen die armenische Bevölkerung begehen, bei denen viele Personen getödtet werden. Türkische Truppen verhindern weitere Ausschreitungen. Die Bande ist theils zerstreut, theils über die russische Grenze geflüchtet. — Der Ministerrath nimmt das von der anatolischen Bahn gestellte Gesuch für den Bau einer Bahn über Konia nach Bagdad und Basra an, und es erfolgt die Genehmigung des Sultans. Die Gesellschaft verflichtet sich, die Bahn in acht Jahren auszubauen. Die Türkei behält sich in der Concession das Rückkaufsrecht vor, und der Betrieb

bleibt, falls ihn die Türkei nach dem Rückkauf nicht selbst übernimmt, der anatolischen Bahn. Die deutsche Expedition, welche die Terrainverhältnisse zum Bau einer Eisenbahn nach Bagdad und Basra erforschen soll, trifft nach Durchquerung der Wüste wohlbehalten in Mossul ein. — Drei hohe Würdenträger, nämlich Said Bey, der Präsident der juridischen Section des Staatsrathes, Ferdi Bey, Mitglied der Civilsection des Staatsrathes, und Zia Mollah, Mitglied des Collegienrathes des Scheikh-ul-Islam, werden verhaftet und zu lebenslänglicher Deportation verurtheilt, da sie eine Verbindung mit dem ältesten Sohne des Sultans, Muhammed Selim, oder mit dem Thronfolger Prinzen Reschad unterhalten haben sollen, um den Sultan zu beseitigen.

Persien. Russischerseits wird die Linie der zukünftigen russischen Eisenbahn durch Persien von Ispahan nach Buschir am Persischen Golf vermessen.

Sibirien. In Wladiwostok wird die erste Hochschule im russischen Ostasien eröffnet, deren Zweck die Vorbereitung der Hochschüler zum Verwaltungsdienst und die Schulung für Handel und Gewerbe in Russisch-Ostasien und den angrenzenden Ländern sein soll.

Afghanistan. Die Russen besetzen Herat. Die russische Regierung entschliesst sich, im kommenden Frühjahr eine ständige diplomatische Agentur zu Kabul zu errichten.

Siam. Siam verlangt die sofortige Wiederabtretung von Tschentabun, während Frankreich darauf besteht, dass durch den Vertrag von 1893 die Lösung aller schwebenden Fragen vom Besitze Tschentabuns abhängt.

Mongolei. Der österreichische Forschungsreisende Hans Leder ist von der oberen Orchow wohlbehalten nach Urga in der Mongolei zurückgekehrt und beabsichtigt, dort den Winter zuzubringen, um ethnographische Sammlungen anzulegen und Studien über den Lamaismus und das mongolische Volk zu machen.

China. Im Missionsgebiete von Schantung befinden sich die Anhänger der Secten von der Rothen Faust und vom Grossen Messer in Aufruhr gegen die Beamten und das Volk, und plündern und rauben an vielen Orten. Dasselbe geschieht in dem benachbarten Gebiete der italienischen Mission. An einigen Orten vertreiben die chinesischen Christen mit ihren andersgläubigen Landsleuten die Rebellen mit Waffengewalt. In Folge des Drängens des deutschen Gesandten lässt die chinesische Regierung einige Sectirer einkerkern, worauf es ruhiger wird. — Zwischen Frankreich und China kommt es wegen der Abgrenzung von Kwangtschauwan, dem Gebiete unweit von Tongking, das Frankreich in Pacht genommen hat, zu ernsten Differenzen. Die Verhandlungen werden zuerst mit Erfolg geführt, doch besteht eine Meinungsverschiedenheit über die die Bucht abschliessenden Inseln. In Folge der feindseligen Haltung des Vicekönigs von Canton, der von Peking den Befehl erhalten zu haben erklärt, die Verhandlungen abzubrechen, wenn Frankreich jene Inseln beanspruche, kommt es zum Bruche, und die französische Regierung sendet von Tongking Truppen und Schiffe nach Kwangtschauwan, um den Widerstand der Chinesen zu brechen. Die Unruhen dehnen sich bis an die Grenze von Indochina aus. Zwei Officiere von der Station Montas überschreiten unvorsichtigerweise den Fluss und werden von den Chinesen ermordet. Admiral Courrejolles nimmt den Präfecten von Hainan gefangen und bemächtigt sich eines chinesischen Kanonenbootes. Der französische Gesandte verlangt die Hinrichtung der für die Ermordung der französischen Officiere in Kwangtschauwan verantwortlichen Beamten und die Bezahlung einer Geldbusse. Die chinesische Regierung verzichtet schliesslich darauf, Frankreich die beiden Inseln an der Bucht von Kwangtschauwan streitig zu machen, und von den Vertretern Frankreichs und Chinas wird der Vertrag unterzeichnet, der endgiltige Bestimmungen über die Festsetzung der Grenze des Kwantschauwangebietes enthält. — Die chinesische Regierung beschliesst, die Erhebung der Likinabgaben in der Provinz Kwangtung gegen eine Jahreszahlung von 4 Millionen Taels zu verpachten. — Der Hafen von Yütschaufu in der fremdenfeindlichen Provinz Hunan wird für den auswärtigen Handel geöffnet. — Deutschland, England, die Vereinigten Staaten und Japan treffen ein Abkommen zur Sicherung der Politik der offenen Thür in China. — Die italienische Regierung hat den Gedanken einer Besitzergreifung auf chinesischem Boden vollständig aufgegeben. — Die Verhandlungen der amerikanischen Syndicate bezüglich der Eisenbahn Hankau—Canton sind erfolgreich abgeschlossen. — Von Port Arthur geht der erste Eisenbahnzug zwischen Talienwan, Niutschwang und Mukden ab. — Lihungtschang wird zum Handelsminister ernannt.

Philippinen. Die Amerikaner nehmen die Garnison von Aliaga und besetzen Tarlac, das Hauptquartier der philippinischen Regierung und Militärorganisation, wobei ihnen Gefangene, Proviant und Munition in die Hände fallen. Einige hundert Aufständische von Tarlac greifen General Young bei Talavera an, werden aber zurückgeschlagen. General Young besetzt Mabalacat, dessen Garnison nach kurzem Widerstande flieht. Bei San Juacinto findet zwischen den Amerikanern und 1200 Filipinos, die eine verschanzte Stellung innehatten, ein Gefecht statt, in welchem beide Theile schwere Verluste erleiden und die Aufständischen in die Flucht geschlagen werden. Oberst Howze besetzt Victoria, nordwestlich von Tarlac, ohne Widerstand. Die ganze Provinz Zamboanga ergibt sich; die Auslieferung aller Geschütze soll zugesagt sein und die Ortsbehörden sollen ihre Ergebenheit zugesichert haben. In Manila treffen spanische Gefangene ein, die während des Herannahens der amerikanischen Truppen, welche das Dorf Union, die Residenz Aguinaldo's besetzten, entflohen sind. Die Regierung und der Congress der Filipinos haben ihre Thätigkeit eingestellt; Aguinaldo soll sich zum Dictator proclamirt haben.

Afrika.

Aegypten. In Alexandrien kommt wieder ein Pestfall vor.

Abessynien. Unter dem Oberbefehle zweier Officiere geht nach Abessynien eine aussergewöhnliche russische Mission ab, die den Auftrag hat, dem Negus Menelik einen Brief des Czaren und werthvolle Geschenke zu überbringen.

Wadai. An den Sultan von Wadai wurde eine geheime türkische Mission entsandt, welcher der Zweck zugeschrieben wird, mit ihm und den anderen muhammedanischen Fürsten in Centralafrika bessere Beziehungen anzuknüpfen, um sich über die Sicherung der Karawanenstrassen in das Hinterland von Tripolis, besonders gegen die Tuaregs, zu verständigen, damit die Handelskarawanen wieder wie früher ungehindert ihren Weg nach Tripolis nehmen können. Diese Mission war nicht, wie irrthümlich behauptet wird, von türkischen regulären Soldaten, sondern von einer kleinen Abtheilung der eingeborenen Milizreiterei begleitet.

Aegyptischer Sudan. Der Khalifa rückt den Weissen Nil herab vor und erreicht die Insel Abbah, 240 *km* südlich von Khartum. Oberst Wingate greift mit den Aegyptern 2500 Derwische unter Ahmed Fedhil bei Abuadil an und zersprengt sie. 400 Derwische werden gefangen, und eine grosse Menge Korn und Waffen erbeutet. Eine ägyptische Colonne unter dem Commando des Obersten Wingate trifft sieben Meilen von Dschedid auf die Streitmacht des Khalifa. Sie greift deren Stellung an und nimmt sie nach heftigem Kampfe. Der Khalifa fällt, umringt von den Emiren, die seine Leibwache bilden. Alle hervorragenden Emire werden getödtet oder gefangen genommen, mit Ausnahme von Osman Digma, der entkommt. Die Streitmacht des Khalifa wird vollständig geschlagen und das ganze

Lager genommen. Die Zahl der Gefangenen mit Weibern und Kindern beträgt 9000. Die Eingeborenen nehmen die Nachricht vom Tode des Khalifa mit grosser Freude auf und veranstalten eine Festfeier. Lord Kitchener meldet, dass nun der Sudan für offen erklärt werden könne. Der Negus Menelik hat ein Heer von 40.000 Mann nach Borumiëda beordert und ist selbst dahin aufgebrochen, begleitet von den europäischen Vertretern an seinem Hofe mit Ausnahme des englischen. Meneliks Ziel soll Adua sein, da die Tigrener ihrem neuen Herrn Ras Makonnen noch immer ernste Schwierigkeiten machen. Der Negus soll es auf die zum ägyptischen Sudan gerechneten Landschaften Ghedaref und Galabat abgesehen haben, da die ganze Grenze vom Norden Ghedarefs bis zum Albert Nyanza zwischen England—Aegypten und Abessynien noch heute streitig ist. — Mit der erfolgten Eröffnung der Eisenbahn Berber—Khartum wird der freie Verkehr mit dem Sudan wieder gestattet. Fremde dürfen gleich den Einheimischen Handel treiben, sind jedoch wie diese dem Kriegsrechte und den einheimischen Gesetzen unterworfeu, ohne consularisches Einschreiten beanspruchen zu dürfen.

Französischer Sudan. Lieutenant Pallier, der das Commando über die Expedition Voulet-Chanoine übernahm, stellt unter deren Mitgliedern die Ruhe wieder her und trifft mit einer Abtheilung von 100 Mann in Say ein; andere Abtheilungen folgen später und werden ohne Zwischenfall entwaffnet. — Die Mission Foureau-Lamy trifft, ohne auf ihrem Wege auf irgend einen Widerstand gestossen zu sein, in Agades ein und begibt sich nach Bezini südwestlich von Air. — Der Afrikareisende Behagle, der sich in der Gefangenschaft des Sultans Rabbeh befand, wurde von diesem dem Hungertode preisgegeben. — Die Expedition Bretonnet, dessen besondere Aufgabe es war, das Thal der oberen Chari gegen die verheerenden Raubzüge der Banden Rabbehs bis zur Ankunft der stärkeren Truppenmacht Gentil's zu schützen, um dann gegen Rabbeh selbst vorzugehen, wird von dessen überlegener Macht angegriffen und vernichtet. Man glaubt, dass Gentil im Stande sein werde, Rabbeh die Stirne zu bieten und dessen weiteres Vordringen gegen den Congo hin zu verhindern. — Der Scheikh Es-Senussi verlässt Kufra im Gebiete von Tripolis und begibt sich mit seinen Anhängern nach dem westlichen Sudan. Da Senussi das Oberhaupt einer besonders in Nordwestafrika, in der Sahara und im Sudan verbreiteten Secte ist, deren Anhänger geschworene Feinde der europäischen Gesittung sind und seit 50 Jahren mit Erfolg an der Aufrichtung einer Art panislamitischen Gottesstaates arbeiten, so ist deren Erhebung für das Schicksal der französischen Expeditionen und die Zukunft des Sudan von grosser Bedeutung.

Dahome. Die französische Regierung ist entschlossen, in Dahome keine kleinen Landconcessionen zu vergeben. Im nächsten Jahre soll eine Eisenbahn von der Küste nach dem Innern begonnen werden.

Kamerun. Hauptmann v. Kamptz bringt den gefangenen Sultan von Tibati nach der Küste. Lieutenant v. Queis kommt mit seiner Expedition im Dorfe Nssakpe an den Fällen des Crossflusses an, wird aber hier von den Eingeborenen eingeschlossen, so dass die Verbindung mit der Küste unterbrochen ist. Es liegt kein Grund zu der Annahme vor, dass der Expedition ein ernstlicher Zufall zugestossen sei. Die Gegend ist im Aufruhr. Herr v. Queis hat thatsächlich den alten einflussreichen Häuptling von Ndebidschi erschiessen lassen und ist auch gegen andere Häuptlinge mit ungewöhnlicher Strenge vorgegangen. Boten, die an Lieutenant v. Queis gesandt werden, müssen umkehren. Der Gouverneur entsendet eine weitere Expedition unter Führung des in jener Gegend bekannten Reisenden Conran, um von Osten her die Verbindung mit Nssakpe wieder herzustellen. Militärisch kann nicht eingeschritten werden, da die Truppe noch nicht vom Feldzug von Tibati zurückgekehrt ist, und die Polizeitruppe damit beschäftigt ist, die Ordnung in Kribi wieder herzustellen, wo Ende September die Mission von den Aufständischen geplündert worden ist. Von anderer Seite wird indessen der Tod des Lieutenants v. Queis gemeldet, und soll die Schutztruppe nach der Küste zurückgekehrt sein.

Deutsch-Ostafrika. Der Sultan Kislevombo von Mpóroro hat darum gebeten, unter deutschen Schutz gestellt zu werden. (Das Land Mpóroro liegt nördlich von Ruanda, nordwestlich vom Knie des Kagera.) — Da eine Elfenbeinkarawane deutscher Wanyamwesi südlich vom Albert-Eduard-Nyanza ausgeraubt worden ist, hat sich der Bezirkschef von Bukoba (am westlichen Seeufer) veranlasst gesehen, eine bewaffnete Expedition nach jenen Gegenden zu unternehmen. Voraussichtlich wird das herrenlose Land zwischen Kivusee und Albert-Eduard-See unter deutschen Schutz gestellt werden.

Portugiesisch-Ostafrika. Die portugiesische Expedition gegen Mataka erreicht ihre Bestimmung und kehrt nach Besiegung der aufständischen Eingeborenen am Sabiflusse zurück.

Südafrikanische Republik. Die Engländer machen einen Ausfall aus Kimberley, doch wird dessen Umgebung später von den Buren selbst verlassen. Nach einer mehrtägigen Beschiessung von Mafeking versuchen die Buren die Stadt zu stürmen, werden aber zurückgeschlagen. Die Beschiessung von Ladysmith wird von den Buren fortgesetzt; die Stadt ist vollständig eingeschlossen. Bei Nicholsons Nek und bei Willow Grange finden heftige Gefechte statt, in welchen die Buren Sieger bleiben. Die Buren greifen Tugelatrift an, werden aber zurückgeworfen. Bei Graspan findet eine Schlacht statt (amtlich die Schlacht bei Enslin genannt), in welcher die Engländer schwere Verluste erleiden. In einem Gefechte bei Belmont werden die Engländer zurückgeschlagen. Die Engländer machen einen Ausfall aus Estcourt, werden aber zurückgeworfen. Das Commando von Rouxville im Oranje-Freistaat besetzt Aliwal North und hisst die Fahnen der beiden Republiken. Vereinigte Truppen beider Republiken besetzen auch Colesberg. Die Buren besetzen Burgersdorp. Die Buren fallen in Zululand ein und hissen dort ihre Flagge; sie greifen den Häuptling Khama bei Selikakop auf der englischen Seite des Krokodilflusses an, werden jedoch zurückgeworfen, und Khama hält fest zu den Engländern. Ebenso bleiben die Basutos den Engländern ergeben. Die britischen Truppen ziehen sich von und General Joubert auf Colenso zurück. Am Modderflusse findet ein heftiges Gefecht statt, in welchem die Buren gezwungen worden sein sollen, ihre Stellungen aufzugeben. Die Buren erlassen eine Proclamation, in welcher der Theil Natals, der den Namen Upper Tugela führt, als Territorium des Oranje-Freistaates erklärt wird.

Australien.

Samoa. Zwischen dem Deutschen Reiche und Grossbritannien wird unter Vorbehalt der Zustimmung der Regierung der Vereinigten Staaten ein Abkommen getroffen, wonach unter Aufhebung der Samoa-Acte die beiden Samoa-Inseln Upolu und Sawaii sowie die anliegenden kleinen Inseln als freies Eigenthum an Deutschland, die Insel Tutuila mit ihren Nebeninseln an Amerika fallen. England verzichtet auf jedes Anrecht auf die Samoa-Inseln. Deutschland verzichtet auf alle Ansprüche auf die *Tonga-Inseln* und *Savage-Island* zu Gunsten Englands und tritt die beiden östlichen *Salomons-Inseln* Choiseul und Isabel nebst deren insularer Umgebung an England ab. In Samoa ist Alles ruhig.

Verantwortlicher Redacteur: R. v. ROESSLER. CH. REISSER & M. WERTHNER, WIEN.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXV. Jahrgang. WIEN, DECEMBER 1899. Nr. 12 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:

Ganzjährig ö. W. fl. 5.—, M. 10.—, Frs. 12.50 ohne Postversendung.
„ „ „ fl. 5.60, M. 11.20, Frs. 14.— mit „

Insertionsbedingungen:

Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite ö. W. fl. 5.—.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE

TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, OISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF, NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BOEHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltig ab 1. October 1899. # FAHRPLAN. **Giltig ab 1. October 1899.**

P.Z. 20 I. II. III.	S.Z. 4/a I. II. III.	S.Z. 4 I. II. III.	E.Z. Wien-Nizza 4/c L. I. Cl.	P.Z. 8 I. II. III.	P.Z. 12 I. II. III.	S.Z. 2 I. II. III.	P.Z. 10 I. II. III.	S.Z. 6 I. II. III.	E.Z. Ostende-Triest L.I.Cl.			P.Z. 7 I. II. III.	E.Z. Triest-Ostende L.I.Cl.	S.Z. 5 I. II. III.	S.Z. 1 I. II. III.	P.Z. 11 I. II. III.	P.Z. 9 I. II. III.	E.Z. Nizza-Wien 3/c L.I.Cl.	P.Z. 25 I. II. III.	S.Z. 3 I. II. III.	S.Z. 3/a I. II. III.
5 50	7 45	8 15	11 25	1 15	5 25	8 25	8 10	9 45	11 00	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	6 35	6 45	8 20	9 15	1 15	4 00	5 55	7 45	8 50	9 45
6 47	e8 15	.	.	e1 51	.	e8 56	9 36	.	.	an	**Baden**	ab	5 55	.	.	.	12 37	3 25	.	6 51	.	9 11
7 40	8 37	8 59	12 17	2 22	6 12	9 24	10 20	10 36	11 47		**Wiener-Neustadt**		5 13	5 48	7 28	8 24	12 02	2 56	5 02	6 10	7 58	8 52
9 53	10 13	10 38	1 51	4 37	8 09	11 09	12 58	12 13	1 22		**Semmering**		3 02	4 31	6 14	7 08	10 17	1 01	3 48	4 14	6 46	7 31
10 21	10 36	10 59	2 12	5 09	8 34	11 30	1 29	12 34	1 43		**Mürzzuschlag**		2 12	3 59	5 48	6 37	9 40	12 13	3 22	3 55	6 20	7 00
11 07	11 07	1 25	.	8 10	.	.	.	.	.		**Neuberg**		.	.	.	.	8 00	11 22	.		3 32	.
	11 19	.	.	6 25	9 35	.	2 54	.	.		**Kapfenberg**		12 28	.	.	.	8 33	10 21	.		.	5 57
	1 43	.	.	8 56	.	.	.	.	.		**Au-Seewiesen**		.	.	.	.	6 00	.	.		.	4 05
	11 26	11 43	2 59	6 36	9 42	12 18	3 01	1 18	2 27		**Bruck a. d. M.**		12 16	2 58	4 51	5 34	8 26	10 07	2 32		5 23	5 50
	11 45	.	3 20	8 03	10 11	.	4 10	.	.		**Leoben**		11 19	.	.	4 47	7 05	9 11	2 10		.	5 20
	2 31	.	.	.	.	.	9 50	.	.		**Eisenerz**		5 38	.	.	.	.	5 58	.		.	10 25
.	2 16	.	.	.	1 45	.	7 04	.	.		**Selzthal**		8 10	.	.	2 37	2 37	7 30	.	.	.	2 31
.	.	.	.	.	8 19	.	5 29	.	.		**Wörgl**		10 52	.	.	7 46	7 46	12 01	.	.	.	.
.	.	.	.	.	9 30	.	7 20	.	.		**Innsbruck**		8 58	.	.	6 33	6 33	10 25	.	.	.	.
	4 27	.	7 25	.	7 18	.	11 20	.	.		**Villach**		4 51	.	.	9 04	.	.	9 58		.	12 20
	11 00	.	1 20	.	2 15	.	10 27	.	.		**Venedig**		5 12	.	.	2 10	.	.	3 16		.	4 45
		12 45		8 35	11 00	1 20	4 57	2 16	3 25		**Graz**		10 03	1 53	3 49	4 31	7 00	8 07			4 20	
		1 50		10 45		.	6 58	.	.		**Spielfeld**		8 16	.	.	.		6 01			3 20	
		2 59		.		.	8 13	.	.		**Purkla** (Gleichenb.)		5 12	.	.	.		4 48			11 11	
		5 00		.		.	10 17	.	.		**Luttenberg**		3 10	.	.	.		.			8 40	
		2 14		11 27		2 36	7 41	3 26	4 35		**Marburg**		7 40	12 29	2 30	3 10		5 27			2 56	
		6 45		.		6 17	1 07	6 17	9 51		**Klagenfurt**		2 13	7 30	11 45	11 45					8 30	
		8 15		.		7 12	2 35	7 12	11 39		**Villach**		12 40	5 48	10 51	10 51		.			6 15	
		1 01		.		10 49	7 15	10 49	.		**Toblach**		7 10	1 00	7 38	7 38		.			.	
		5 53		.		1 42	11 14	1 42	.		**Bozen Gries**		12 45	8 38	4 21	4 21		.			.	
		7 36		.		2 59		2 59	.		**Meran**		.	6 35	3 00	3 00		.			.	
		7 39		.		3 16		3 16	.		**Trient**		10 58	7 17	3 18	3 18		.			.	
		8 26		.		4 00		4 00	.		**Mori**		9 37	6 40	2 47	2 47		.			.	
		9 50		.		5 09		5 09	.		**Arco**		8 13	.	1 07	1 07		.			.	
		10 08		.		5 26		5 26	.		**Riva**		7 56	.	12 50	12 50		.			.	
		10 23		.		.			.		**Verona**		6 50	5 00		.		.			.	
		2 39		12 20		3 05	8 28		.		**Pragerhof**		6 33	.		2 38		4 35			2 29	
		3 13		.		3 49	9 29		.		**Pettau**		5 13	.		1 56		.			1 45	
		3 44		1 54		4 12	10 03		5 54		**Cilli**		5 21	11 09		1 33		2 56			1 29	
		4 16		2 39		4 42	10 42		6 24		**Steinbrück**		4 40	10 39		4 00		2 15			12 57	
		7 48		7 24		7 24	4 20		.		**Agram**		12 34	.		9 10		9 40			7 50	
		5 33		4 36		5 53	12 43		7 35		**Laibach**		2 50	9 30		11 51		12 25			11 29	
		7 26		7 25		7 43	3 23		9 24		**St. Peter**		12 40	7 59		10 15		9 14			9 52	
		8 56		9 17		9 17	.		11 24		Abbazia-Mattuglie		.	5 31		8 25		5 31			8 09	
		11 10		1 00		1 00	9 40		.		**Pola**		.	2 15		6 15		2 15			5 20	
		8 34		9 42		8 57	4 51		10 35		**Nabresina**		10 51	6 36		8 50		7 14			8 32	
		9 47		11 18		10 08	6 34		2 27		**Görz**		9 25	2 55		6 57		5 25			7 10	
		8 57		6 16		2 10	11 05		.		**Venedig**		4 45	.		2 10		10 35			10 47	
		2 30		.		5 59	2 05		.		**Bologna**		2 05	.		10 35		4 50			6 30	
		6 03		.		10 47	6 34		.		**Florenz**		9 10	.		6 10		10 50			3 00	
		11 25		.		7 35	1 10		.		**Rom**		2 30	.		11 10		2 30			9 30	
		7 00		.		1 86	6 45		.		**Neapel**		8 20	.		2 55		.			11 25	
		2 25		.		7 35	6 30		.		**Mailand**		11 25	.		7 25		.			1 05	
		6 55		.		11 55	12 20		.		**Genua**		6 15	.		3 05		.			8 35	
		12 47		.		10 08	6 46		.		**Nizza**		10 02	.		4 45		.			12 20	
		9 00		10 25		9 28	5 35		10 58	an	**Triest**	ab	9 55	6 10		8 15		6 25			8 00	
				6 50	10 50	1 30	5 30		7 40	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	8 53	9 50	1 40	5 55		9 35				
				9 21	12 52	4 29	8 00		10 43	an	**Sopron** (Oedenburg)	ab	5 58	7 23	10 57	3 30		6 23				
				10 55	2 07	6 44	9 33		12 37		**Szombathely** (Steinamanger)		4 00	5 52	9 04	2 19		4 40				
				1 35	4 08	10 05			3 42		**Nagy-Kanizsa**		12 45		6 05	12 20		2 05				
				8 15	8 45				9 16		**Zágráb** (Agram)		7 39			7 07		.				
				4 44	6 50				7 18		**Barcs**		9 15			8 45		11 05				
				10 00					1 20	an	**Pakracz**	ab	2 50					6 00				

Expresszug Wien-Nizza via Leoben-Villach-Pontebba täglich vom 15. November an.

Anschluss von St. Petersburg und Warschau in Wien jeden Dienstag.

Wien ab jeden Dienstag.

Triest an Mittwoch.

Wien an Donnerstag.

Triest ab jeden Mittwoch.

Von

Expresszug Nizza-Wien via Pontebba-Villach-Leoben täglich vom 16. November an.

Anschluss nach Warschau, St. Petersburg in Wien jeden Donnerstag.

Die **Nachtzeit** (6 00 Abds. bis 5 59 Früh) ist durch **Unterstreichung** der Minutenziffern kenntlich gemacht.

Die Zeiten **rechts** von den Stationsnamen sind **von unten nach oben** zu lesen.

Speisewagen: { Wien-Triest (einmal wöchentlich) bei den Ost-Expresszügen (Wien ab 11 00, Wien an 6 45).
Wien-Leoben-Nizza bei den Nizza-Expresszügen (Wien ab 11 25, Wien an 5 55) täglich vom 15. November an.

Schlafwagen (I. Classe): Wien-Triest und Abbazia, Fiume (einmal wöchentlich) bei den Ost.-Expresszügen (Wien ab 11 00, Wien an 6 15). (I. und II. Classe): Wien-Triest und Venedig (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 9 15, Wien an 8 20). Wien-Leoben-Nizza (nur I. Classe) bei den Nizza-Expresszügen (Wien ab 11 25, Wien an 5 55) täglich ab 15. November.

Directe Wagen (I.. II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Klagenfurt und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 7 45, Wien an 9 45), Wien-Marburg-Franzensfeste-Meran und Ala (Wien ab 9 45, Wien an 8 20), Wien-Abbazia, Fiume und Pola (Wien ab 8 15, 8 25, Wien an 8 50, 9 15), Wien-Görz-Cormons (Wien ab 8 15, Wien an 8 50), Wien-Cormons-Venedig (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Sopron-Pécs und Essegg (Wien ab 6 50, 7 40, Wien an 8 53, 9 35), Wien-Sopron-Zákány-Agram und Barcs (Wien ab 10 50, Wien an 5 35).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7.

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und

elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

ZOLL-COMPASS.

Der V. Jahrgang des „Zoll-Compass" wird, gleichwie der III. beziehungsweise der Ergänzungsband desselben (IV. Jahrgang *lieferungsweise* zur Publication gebracht, und die einzelnen Lieferungen erscheinen nach Maassgabe der eintretenden Veränderungen in den betreffenden Zolltarifen.

Der gestellten Aufgabe, die für unseren Aussenhandel wichtigsten Länder successive in den Rahmen dieses Jahrbuches einzubeziehen, wird der erscheinende V. Jahrgang durch Neuaufnahme der Zolltarife der *australischen Colonien, Niederländisch-Indiens* und der *Philippinen* entsprechen.

Von dem in 20 Lieferungen erscheinenden V. Jahrgang sind bisher 12 Lieferungen publicirt worden, enthaltend die Tarife von Rumänien, Argentinien, Russland, Britisch-Indien, China, Japan, Korea, Persien, Oesterreich-Ungarn, Schweden, Norwegen, Helgoland, Italien, Argentinien (II. Auflage), Deutschland, Frankreich, Griechenland, Belgien, Vereinigte Staaten von Amerika, Schweiz und Vereinigte Staaten von Amerika (II. Auflage).

Preis per Lieferung 45 kr. = 90 Pfg.

Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. Für *Deutschland* alleiniger Vertrieb durch E. S. Mittler & Sohn, Berlin S. W. 12, Kochstrasse 68—70

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum"

mit der Beilage

„Commercielle Berichte der k. u. k. österr.-ungar. Consularämter".

MEYERS KONVERSATIONS-LEXIKON

Mehr als 147,100 Artikel u. Verweisungen.

= Vollständig liegt vor =

In 6., neubearbeiteter und vermehrter Auflage:

272 Hefte je 50 Pf., 17 Bände je 8 Mk.

17 Bände in Halbleder geb. je 10 Mk.

18,100 Seiten Text.

10,000 Abbildungen.

Probehefte und Prospekte gratis durch jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig.

Mit 1088 Bildertafeln u. Kartenbeilagen.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Gültig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Indien—China—Japan.

Dreizehn Fahrten von Triest, resp. Fiume mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Karrachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama (diese beiden Häfen werden alternativ nur jeden zweiten Monat berührt) und Kobe. **Auf der Ausfahrt kann Venedig facultativ angelaufen werden.** Anschluss in Bombay an die Dampfer der directen Linie Triest—Bombay. — In den Zwischenhäfen, **Bombay ausgenommen**, können Abfahrten und Ankünfte früher oder später erfolgen. Der Aufenthalt in **Fiume** auf der Rückfahrt kann um die für die Lade- und Umladeoperationen nöthige Zeit verlängert oder verkürzt werden. Ausser den eben bezeichneten Häfen können sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Echellen Chinas oder Japans oder Manila berührt werden.

Directer Dienst Triest—Bombay.

Abfahrt von Triest am 3. der Monate Jänner, Februar, März und am 12. März; ferner am 3. der Monate April, Mai, Juli, September, October, November und December, mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Bombay. — Die Ankünfte und Abfahrten in den Zwischenhäfen können verfrüht oder verspätet werden, jedoch ohne das itinerärmässige Eintreffen in den Endhäfen zu beeinträchtigen. Anschluss in Bombay in beiden Richtungen an die Dampfer der Indo China Japan-Linie.

Triest—Calcutta.

Abfahrt von Triest am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Juni, August, September, October, November, December mit Berührung der Häfen Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta. Auf den Hin- und Rückfahrten können Cocanada, Madras und andere Häfen der Coromandel-Küste angelaufen werden. Auf den Rückfahrten ist die Berührung der Burmanischen Reishäfen sowie anderer Echellen des Rothen und Adriatischen Meeres facultativ. Das Anlaufen von Bombay und Massaua auf den Hinfahrten und von Venedig auf den Rückfahrten ist bei allen Reisen facultativ.

Mercantildienst nach Brasilien.

Gemeinschaftsdienst mit der „Adria". Von Triest, resp. Fiume je eine Abfahrt in den Monaten Jänner, Februar, März, April, Mai, drei Abfahrten im Juli, zwei Abfahrten im August, zwei Abfahrten im September, zwei Abfahrten im October, eine Abfahrt im November und eine im December. Berührung der Häfen Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1899 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eilinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in Cattaro Freitag 12 Uhr Mittags, berührt.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 2½ Uhr Nachm., in Triest Samstag 5½ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich** *A* und in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari** und **Brindisi**.

Linie Triest—Metkovich *A*.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in Spalato an die Hinfahrt der beschleunigten Eilinie Triest—Cattaro.

Linie Triest—Metkovich *B*.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogosinzza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht, Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag 8½ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankunft in Triest den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 2½ Uhr Nachmittags, in Zara Donnerstag 5 Uhr Nachm., berührt.: Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag 5½ Uhr Früh, in Pola Montag 4 Uhr Früh

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eilinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A**.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende August.

Von **Alexandrien** ab Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattachia, Alexandrette, Meryna, Rhodus, Khios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., an in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh.

*) Am 3., 10., 17., 24. und 31. Jänner, 7., 14., 21. und 28. Februar, 7., 14., 21. und 28. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5., 12., 19. und 26. September, 3., 10., 17., 24. und 31. October, 7., 14., 21. und 28. November, 5., 12., 19. und 26. December.

**) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3., 10., 17. und 24. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

Anschluss in **Alexandrien** an die Eilinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt in **Smyrna** (in den Monaten vom September bis Ende März) auf der Hinfahrt nach **Candien, Cerigo** etc. (**Thessalische** Linie **B**, Rückfahrt).

Eilinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 4 Uhr Nachm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschluss in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt nach **Albanien** und **Dalmatien** (**Dalmatinisch-Albanesische Linie**, Rückfahrt), weiters in **Corfu** oder **Santi Quaranta** aus **Albanien** nach **Triest** (Linie **Triest—Constantinopel**, Rückfahrt); in **Corfu** auf der Hinfahrt auf die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch-Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt nach **Candien** etc. (**Thessalische** Linie **A**, Rückfahrt).

Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, berührt Ineboli, Samsun, Kerasaunt, Trapezunt, Rizeh (nur auf der Hinfahrt). Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Montag 9 Uhr Früh, berührend: Burgas, Varna, Costanza. Rückfahrt ab **Odessa** jeden Montag 4 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 10 Uhr Vorm.

Griechisch-Orientalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Smyrna, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vorm.

*) Am 1., 15. und 29. Jänner, 12. und 26. Februar, 12. und 26. März, 9. und 23. April, 7. und 21. Mai, 4. und 18. Juni, 2., 16. und 30. Juli, 13. und 27. August, 10. und 24. September, 8. und 22. October, 5. und 19. November, 3., 17. und 31. December.

**) Am 9. und 23. Jänner, 6. und 20. Februar, 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

Anschluss in Piräus an die Eilinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie B, Rückfahrt) und überdies in den Monaten vom September bis Ende März auch auf der Hinfahrt nach Caramanien und Syrien (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt); in Constantinopel auf der Hinfahrt an die Linie Constantinopel—Odessa sowie an die Donaulinie.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis Smyrna geführt werden. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eilinie Triest—Alexandrien.

Griechisch-Orientalische Linie *B*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührend: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Khios, Smyrna, Vathy, Cesmè, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., in Triest zweitnächsten Sonntag 11 Uhr Vormittags.

*) Am 8. und 22. Jänner, 5. und 19. Februar, 5. und 19. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 15. und 29. October, 12. und 26. November, 10. und 24. December.

**) Am 2., 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27 März, 10. und 24. April, 8. und 22. Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. September, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 19. December.

Anschluss in **Piräus** an die Eilinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** in den Monaten vom September bis Ende März auf der Hinfahrt nach **Caramanien** und **Syrien** (**Syrisch-Carramanische** Linie, Rückfahrt); in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa**, sowie an die **Donaulinie**.

NB. In den Monaten December, Jänner und Februar wird diese Linie nur bis **Smyrna** geführt werden. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eilinie **Triest—Alexandrien**.

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 12 Uhr Mittags, in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, berührt.: Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von **Galatz** jeden Mittwoch 9 Uhr Früh, in Constantinopel Sonntag 8 Uhr Früh. (Burgas, Varna nur auf der Rückfahrt, Braila nur auf der Hinfahrt.)

Anschluss in Constantinopel an die Rückfahrt der Griechisch-Orientalischen und der Syrisch-Caramanischen Linie.

Thessalische Linie *A*.

Von **Triest** ab jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, berührend: Fiume, Valona, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in Triest drittnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

*) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18 November, 2. 16. und 30. December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eilinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung. Die Rückfahrt ist weiters im Anschluss an die Hinfahrt der Eilinie **Triest—Constantinopel** sowie der **Griechisch-Orientalischen** Linie **A**, in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

***) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eilinie **Triest—Alexandrien**.

Thessalische Linie *B*.

Von **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh, berührend: Durazzo, Medua, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Smyrna, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt ab **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, in **Triest** drittnächsten Montag 12 Uhr Mittags.

*) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

**) Am 7. und 21. Jänner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November, 9. und 23 December.

Anschluss in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eilinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Smyrna** (vom September bis Ende März) auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Syrisch-Caramanischen** Linie; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Von **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu nächsten Mittwoch 9½ Uhr Vorm., berührend: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo, Risano, Cattaro, Bari, Brindisi (Bari und Brindisi nur auf der Hinfahrt), Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu. Retour von Corfu Donnerstag 8½ Uhr Früh, an Triest Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in Cattaro auf der Rückfahrt von Bari und Brindisi nach Dalmatien mit der rückkehrenden Dalmatinisch-Albanesischen Linie; in Santi Quaranta auf der Hinfahrt an die Eilinie Triest—Constantinopel, sowohl nach Triest als nach Constantinopel.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** ab jeden Freitag 4½ Uhr Früh, in Prevesa den gleichen Tag 5 Uhr Nachm., berührend: Salada, Parga, Sta. Maura. Rückfahrt ab **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu den gleichen Tag 6½ Uhr Abends. Anschluss in Corfu an die Rückfahrt der Eilinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Anmerkung. Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

(Oceanischer Dienst siehe vorhergehende Seite.)

Verantwortlicher Redacteur: R. v. ROESSLER.

Ch. Reisser & M. Werthner Wien.

Inv. Cs 8054

HF
13
04
Jg.25

Oesterreichische Monatsschrift
für den Orient

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY